Prix de ce N° trois francs

20me Année
15 Oct 1919

UNIVERSITÉS DE PARIS
B.D.I.C.

Vie au Grand Air

Editions Pierre Lafitte

FP 19

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

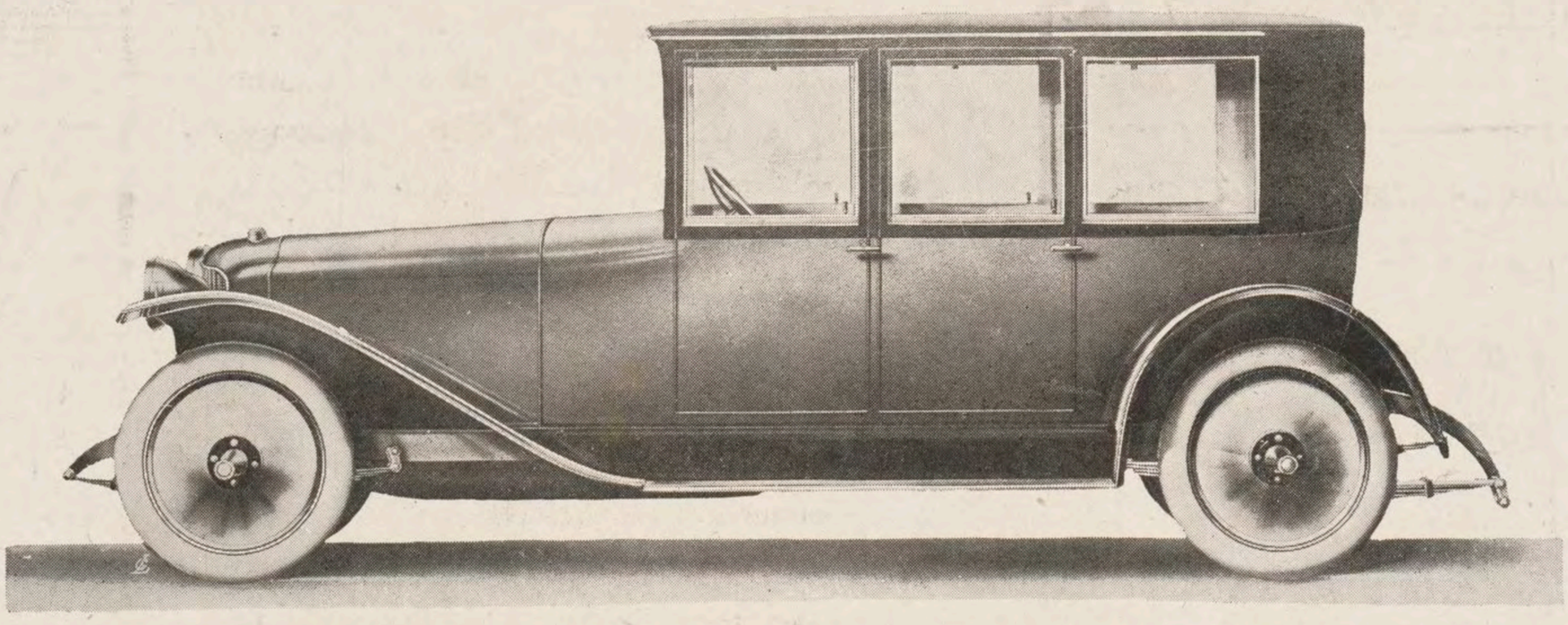
AUTOMOBILES

DE DION-BOUTON

NOUVEAUX MODÈLES

1920

MAGNÉTO VICTRIX



CONDUITE INTÉRIEURE 18 HP 8 CYLINDRES. MODÈLE 1920.

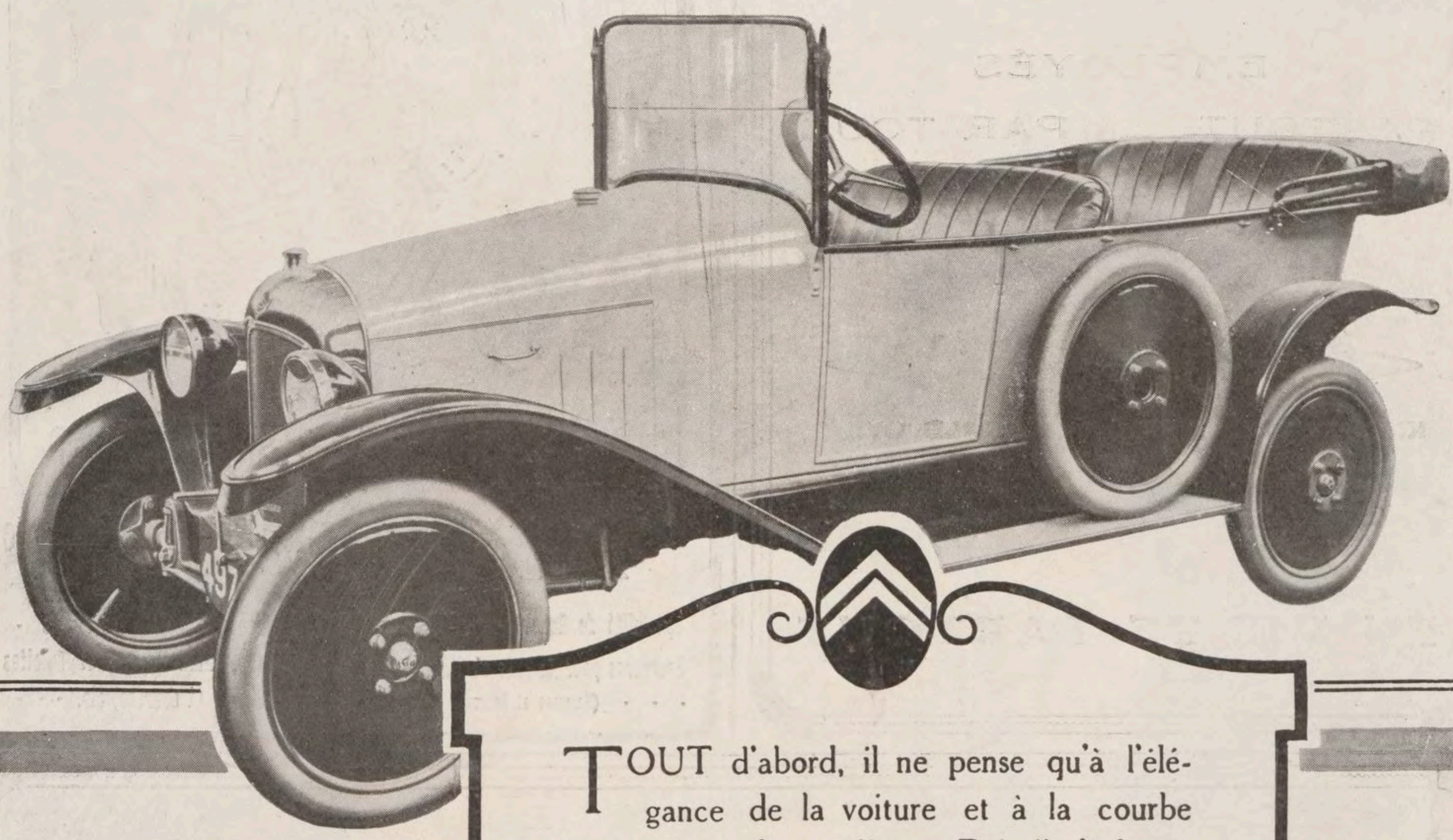
Par la **Constance** de leur **Effort moteur,** leur **Rythme idéal,** leur incomparable **Souplesse,**

les **8 cylindres DE DION-BOUTON**

réalisent le **Maximum du confort** et sont les **Voitures de l'Elite.**

Catalogue sur demande. Usines à Puteaux.

LA NOUVELLE VOITURE 10 HP C ANDRE CITROËN



Avez-vous observé comment l'acheteur choisit son automobile ?

TOUT d'abord, il ne pense qu'à l'élégance de la voiture et à la courbe harmonieuse de ses lignes. Puis il s'informe de la solidité de la construction et de la résistance des matériaux. Enfin, il aborde la question essentielle du rendement et des frais d'entretien.

A ces trois exigences de l'acheteur : élégance, solidité, économie, la fabrication en série peut, seule, donner satisfaction. Chacune des pièces qui constituent la **10 HP** A. CITROËN a dû passer, avant d'être admise comme type définitif de la série, par le crible d'innombrables expériences de laboratoire. Aucun autre système de fabrication ne permet de faire une étude aussi complète et aussi minutieuse des moindres détails d'une machine.

NOTICE EXPLICATIVE
ENVOYÉE FRANCO
SUR DEMANDE

André CITROËN, Ingénieur Constructeur, 115 à 143, Quai de Javel. PARIS

RASOIRS DE SURETÉ & LAMES

Gillette

EMPLOYÉS
PARTOUT PAR TOUS

TRADE Gillette MARK
KNOWN THE WORLD OVER

EN VENTE PARTOUT

Comment Sportez-vous?

"Sieg" 19, Av. de la Grande-Armée
PARIS

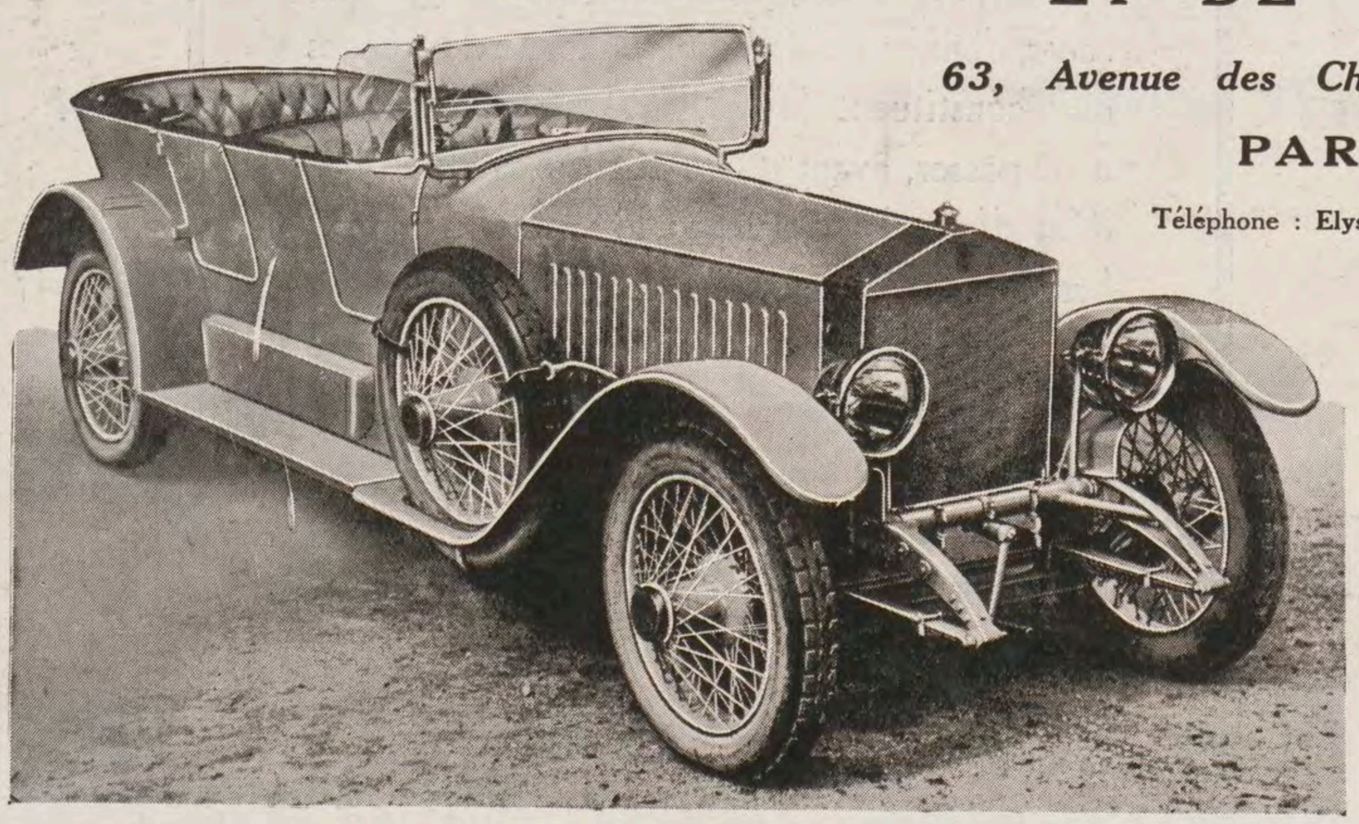
Spécialité de Gabardines et Manteaux.
Fourrures pour la Ville et l'Automobile
(Hommes et Dames)

Equipements pour tous les sports
Chaussures, Maillots, Bas et Culottes
pour foot-ball et courses, etc.

CARROSSERIE VAN DEN PLAS

W. VAN DEN PLAS & E. SALOMON & Cie

LUXE
CONFORT
SOLIDITÉ



SALLE D'EXPOSITION
ET DE VENTE

63, Avenue des Champs-Élysées, 63

PARIS

Téléphone : Elysée 29-92

PROCHAINEMENT

au

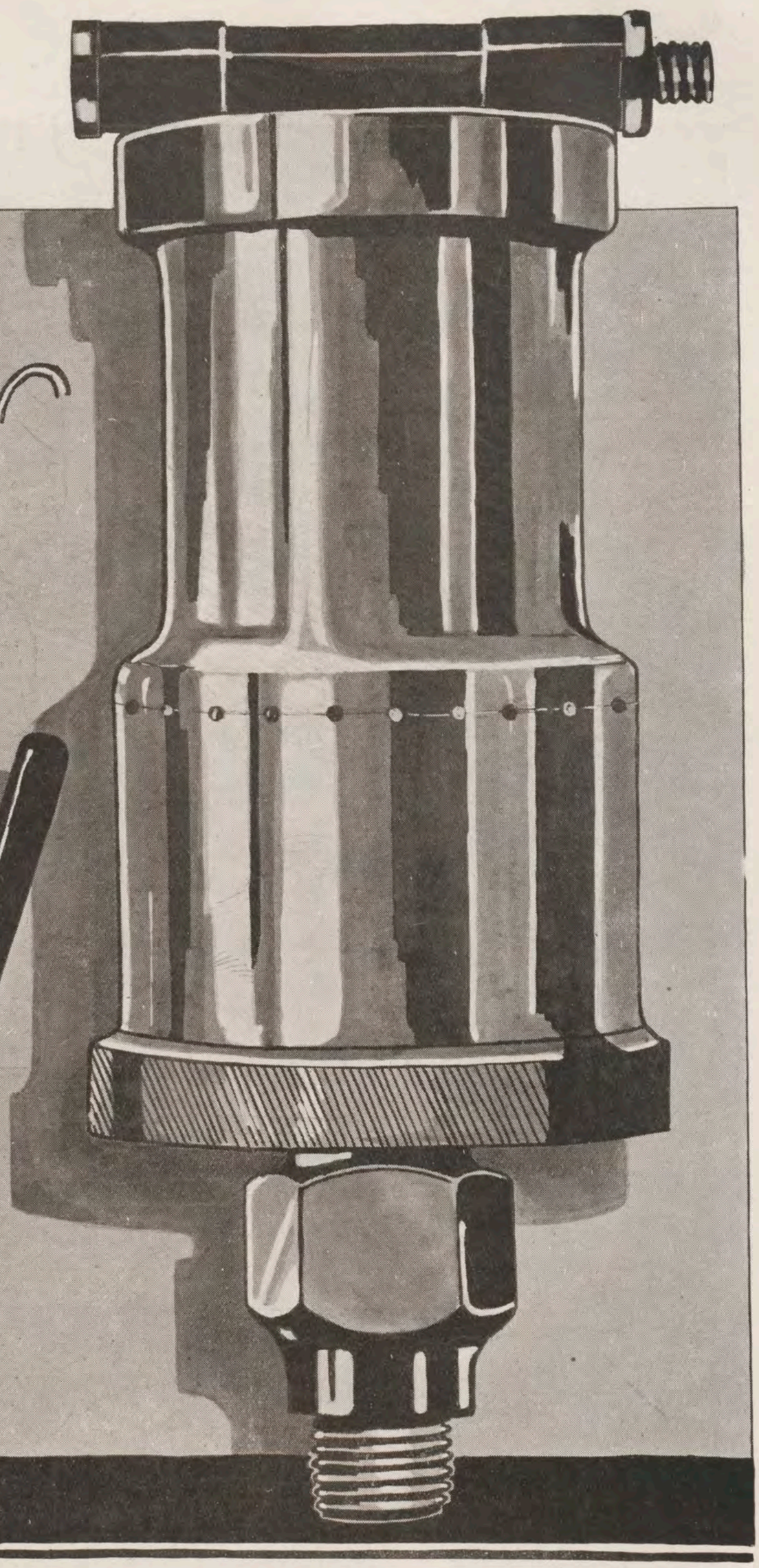
CLARIDGE

74, Avenue des Champs-Élysées

un Bijou

c'est la
SIZAIRE-BERWICK

Gonfleur AV



POUR:
AUTOS, MOTOS
VOITURETTES.

CONSTRUCTEURS :

A. VERMERSCH ET Cie

201-207 Boul. Victor Hugo, LILLE.

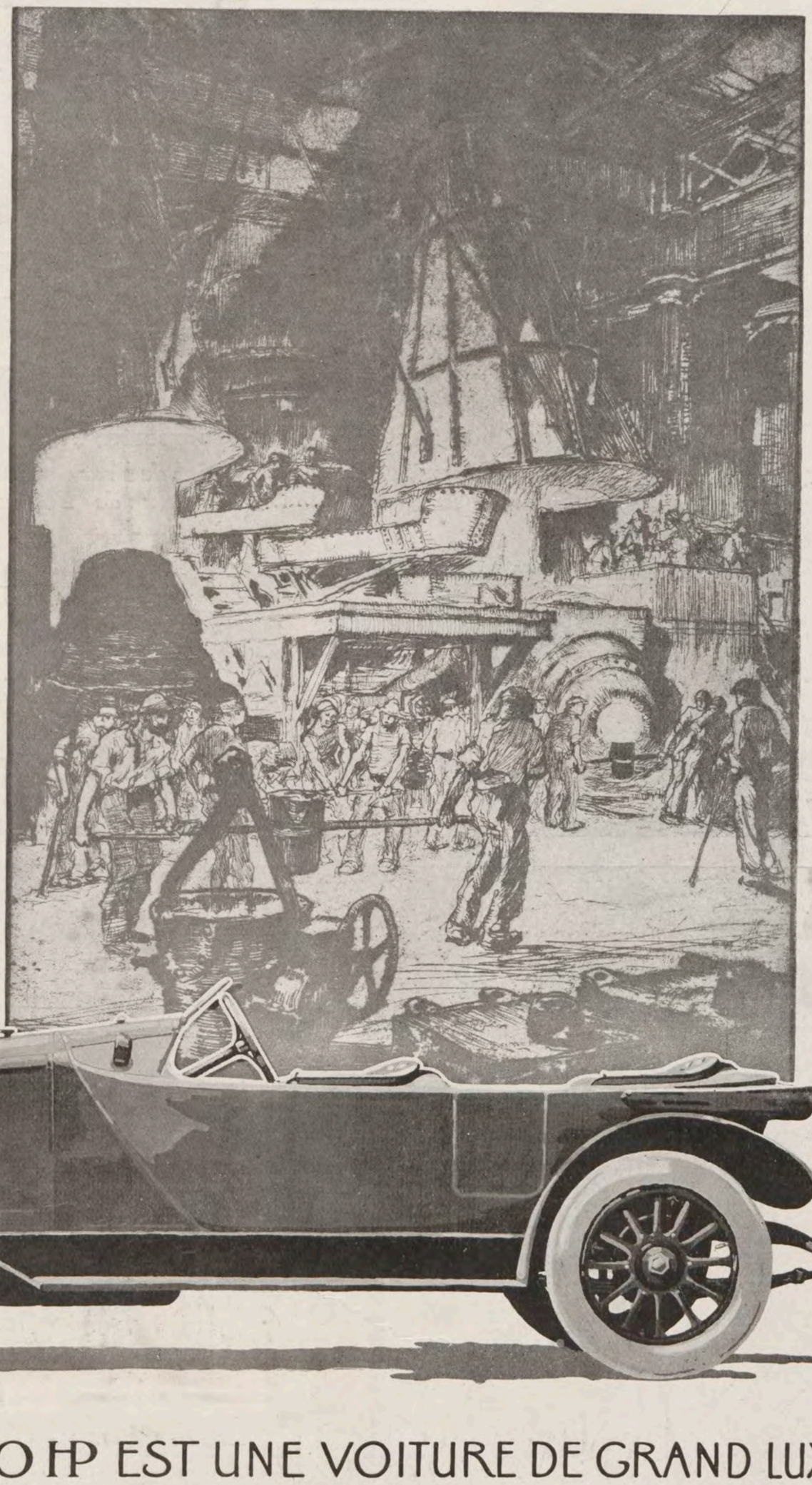
A PARIS:

ALEXANDRE.
70, Rue Laugier (17e)

H. J. LECOQ

SALON DE L'AUTOMOBILE

La Nouvelle 40 HP
6 Cylindres
RENAULT



NOTRE NOUVELLE 40 HP EST UNE VOITURE DE GRAND LUXE
TRÈS RAPIDE & TRÈS CONFORTABLE.
ELLE DOIT SON SUCCÈS A SA LIGNE & A LA FORME DE SON CAPOT
QUI LUI DONNENT UNE PERSONNALITÉ & UNE ÉLÉGANCE
QUI N'ONT JAMAIS ÉTÉ DÉPASSÉES.

C'est au **GRAND PALAIS**

grande nef, stand 25

QUE SERA EXPOSÉE LA

VOITURE LÉGÈRE de tourisme

BIANCHI

AU 1er ÉTAGE, SALLE X, STAND **12** on pourra admirer

Les Cycles BIANCHI

qui viennent encore de remporter d'éclatants succès avec

Sérès, 1er du Championnat de France (100 kilomètres)
Spears, 1er du Grand Prix de Bordeaux (vitesse)

Les Voitures et Bicyclettes BIANCHI sont munies de PNEU PIRELLI

AGENT POUR LA FRANCE :

Quinto MALINVERNI, 120, avenue des Champs-Élysées, PARIS

AUTOMOBILES
AVIONS VOISIN
LA VOITURE FRANCAISE DE LUXE
VOISIN
CONSTRUITE PAR LA SOCIÉTÉ ANONYME
DES AÉROPLANES G VOISIN

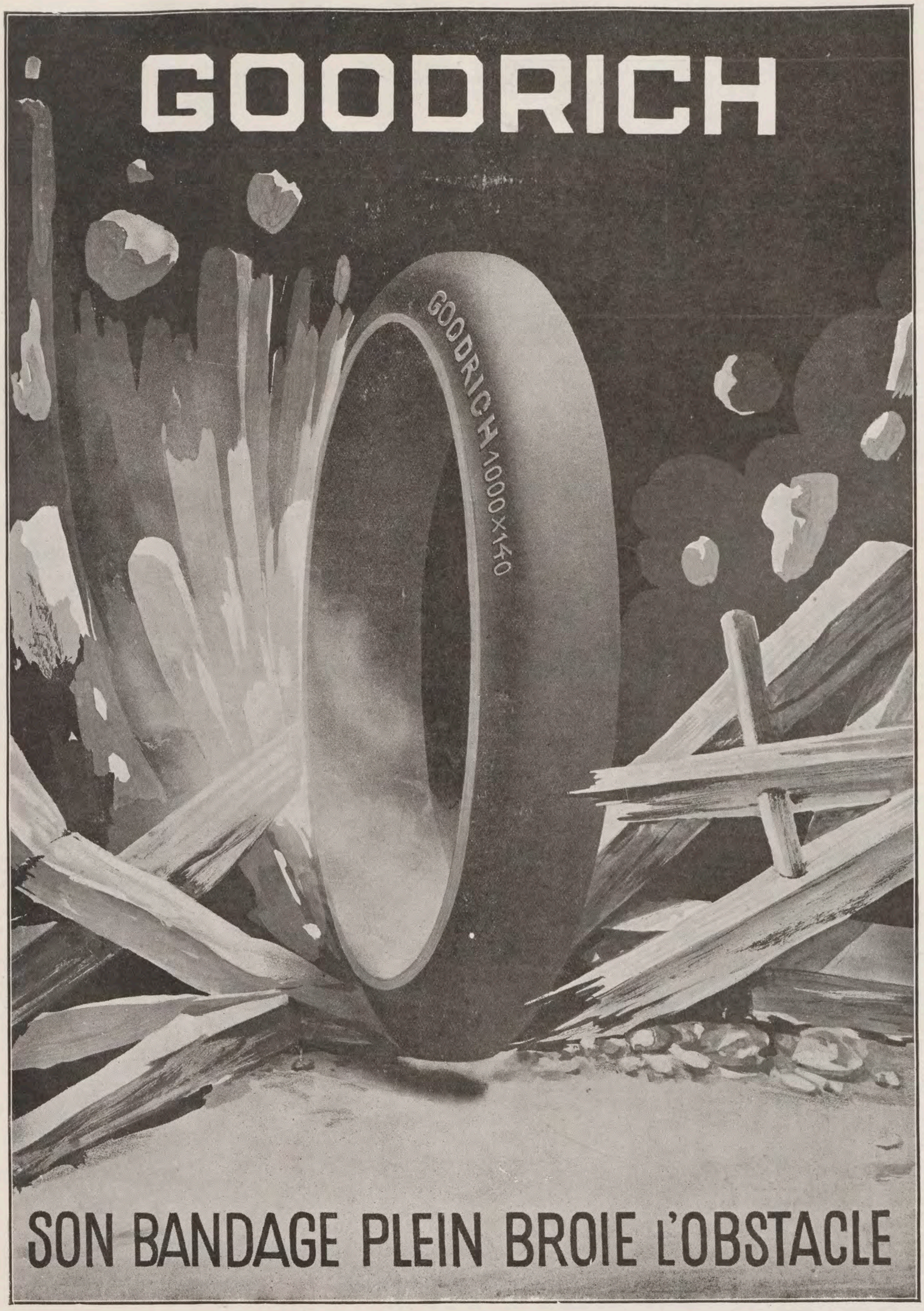
JEAN
ROUTIER

CONCESSIONNAIRES EXCLUSIFS
COMPAGNIE FRANÇAISE DES ÉTABLISSEMENTS
GASTON, WILLIAMS & WIGMORE
3 Rue Taitbout PARIS (9e)

A la Jeune France

MANTEAUX
ET
VÊTEMENTS
DE
SPORT

13 AVENUE DES TERNES PARIS


GOODRICH
GOODRICH 1000×140
SON BANDAGE PLEIN BROIE L'OBSTACLE

Spidoléine

HUILE DE GRAISSAGE
POUR
MOTEURS
AUTOMOBILES

DAMPENON DELARUE

SOCIÉTÉ ANONYME
A. ANDRÉ FILS
8, Rue de la Tour des Dames
Téléphone: { GUT. 54-37 / CENT. 14-65 } PARIS 9e

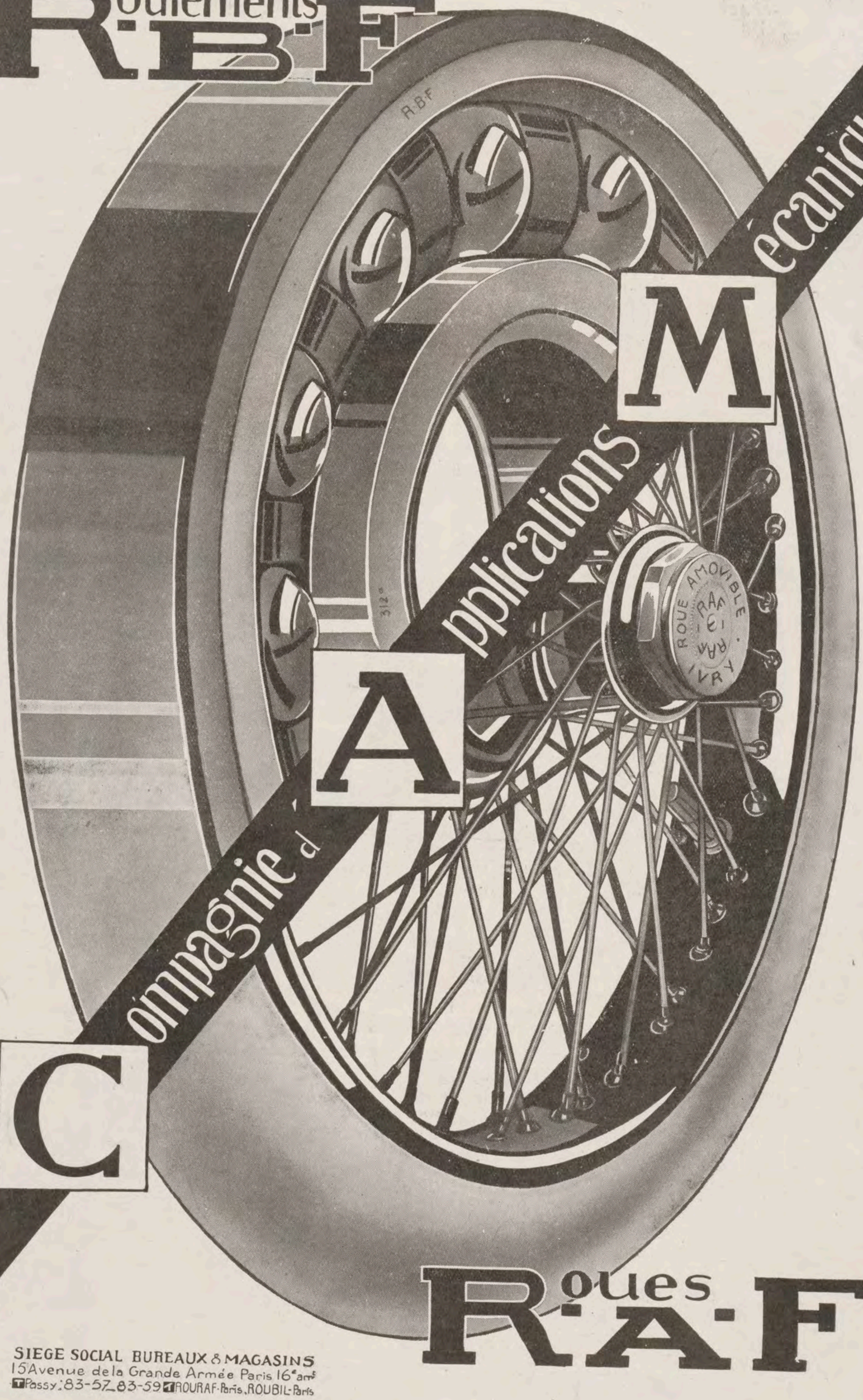
1894

Rien ne peut remplacer 25 ans d'expérience

Sté Anme des Anciens Etablissements PANHARD & LEVASSOR
19, Avenue d'Ivry. PARIS

1919

Roulements R·B·F



Mécaniques

Applications

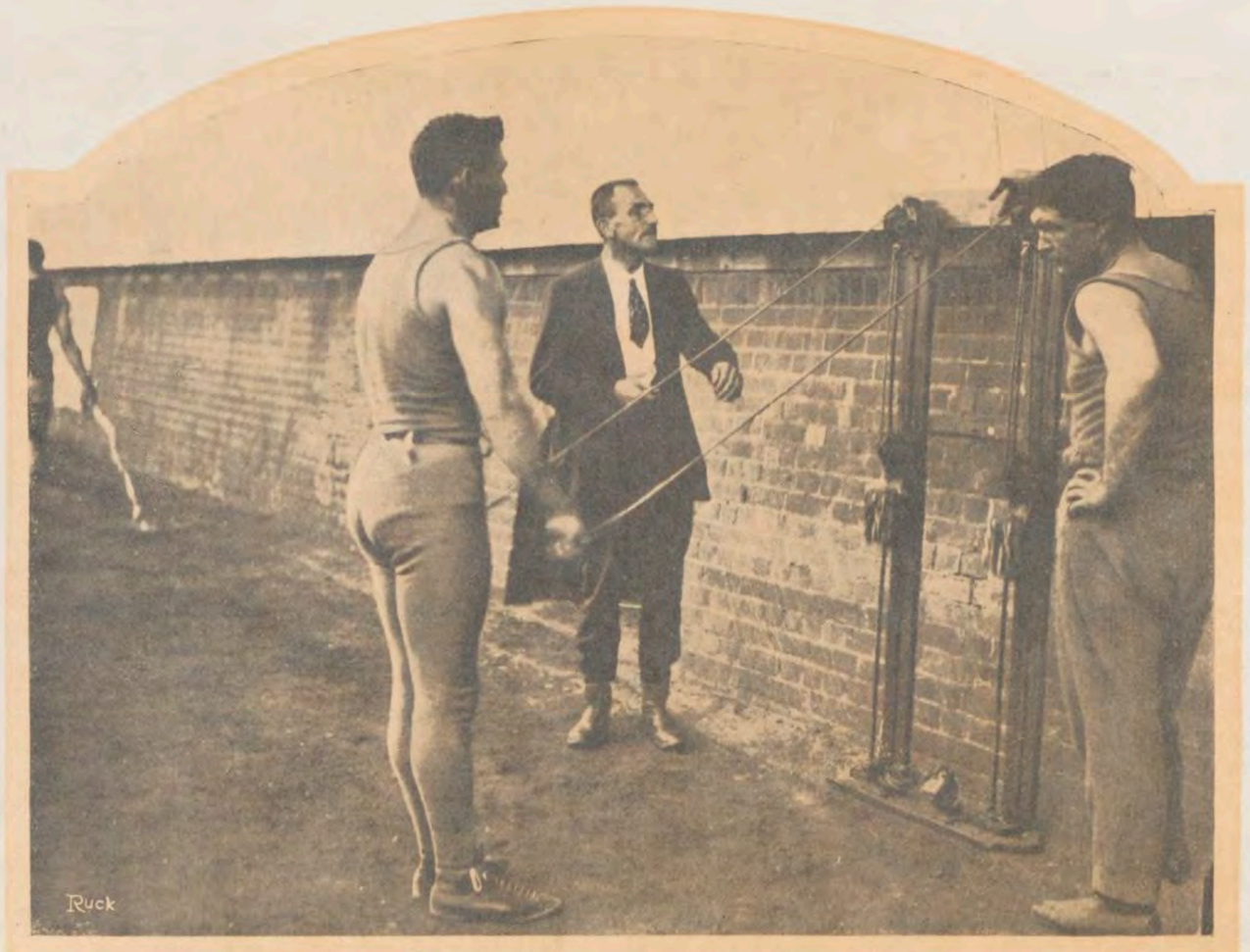
pour

Aviation

Compagnie d

Roues R·A·F

SIEGE SOCIAL BUREAUX & MAGASINS
15 Avenue de la Grande Armée Paris 16e arrt
Passy 83-57 83-59 ROURAF-Paris, ROUBIL-Paris



L'ENTRAINEMENT DE BECKETT

Le champion poids lourd d'Angleterre Beckett, prochain adversaire de Carpentier, qu'il rencontrera le 4 décembre, à Londres, s'entraîne en plein air à l'exerciser.

SOMMAIRE

20 OCTOBRE 1919

L'ENTRAINEMENT DE BECKETT.. 1
SAUTEURS AVIATEURS.. 2
CE QUE JE PENSE FAIRE A L'U. S. F. S. A. *par Gaston VIDAL*... 3
COMMENT J ENTRAINE MES HOMMES, *par MALONEY* 4-5
LES FRANÇAIS EN SUÈDE, *par T. GULLSTRAND*.. 6
UNION SAINT-GILLOISE BAT CERCLE ATHLÉTIQUE DE PARIS.. 7
UN GRAND CHAMPION : VERMEULEN, *par André GLARNER* 8, 9
LE SERVICE AÉRIEN PARIS-LONDRES-PARIS 10, 11
LES TROUBLES DE L'AVIATION, *par Jacques MORTANE*.. .. .. 12, 13, 14
LA GYMNASTIQUE RYTHMIQUE ET LES SPORTS, *par Jeanne MAY* 15
L'ÉCHEC DE LA COUPE SCHNEIDER D'HYDRAVIONS 16, 17
LES CHAMPIONS D'AVIRON, *par E. TOULOT*. 18, 19
LE MATCH JOE BECKETT-EDDIE MAC GOORTY, A LONDRES.. .. .. 20, 21
DE CHAMPIONNAT EN CHAMPIONNAT, *par Jacques MORTANE* 22
LE GRAND PRIX DE L'U. V. F. 23
REVENONS AUX COURSES CLASSIQUES, *par J. C. SELS*. 24, 25
LA REPRISE DU FOOTBALL ASSOCIATION. 26, 27
MICH-CINÉMA, 15 SEPTEMBRE-15 OCTOBRE 28, 29
AU FIL DU MOIS. 30
LE YACHTING EN NORVÈGE. LES RÉGATES DE CHRISTIANIA. 32, 33
LA COUPE DE PARIS D'AVIRON.. .. .. 36, 37
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES DE SEPTEMBRE. 39
LA SEMAINE DE MAISONS-LAFFITTE. 40
LE CONCOURS HIPPIQUE DE FONTAINEBLEAU 44, 45
LES CHAMPIONS SONT DE BONS PÈRES DE FAMILLE 46
COUP D'ŒIL D'ENSEMBLE SUR LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE 1920. 47, 48
L'ATHLÉTISME EN BELGIQUE ET EN SUÈDE. 54

Avis aux collectionneurs : Les numéros de la VIE AU GRAND AIR ne seront pas réimprimés. Que nos lecteurs se hâtent de nous réclamer les exemplaires qui leur manquent depuis notre réapparition.

Nous rappelons que nous paraissons le 20 de chaque mois avec les résultats complets du mois précédent. Parfois nous recevons des lettres nous prouvant que certains lecteurs n'ont pas encore saisi notre ligne de conduite. Ils s'étonnent que des événements sportifs du mois en cours soient passés sous silence dans le numéro. Notre programme, ne l'oublions pas, consiste à faire la publication sportive de luxe la plus complète où tout est relaté d'une façon très précise et très documentée. Avec l'état actuel des procédés de fabrication et les décisions concernant la réduction des heures de travail, il est indispensable d'augmenter les délais afin d'obtenir les meilleurs résultats. C'est pourquoi le numéro du 20 de chaque mois ne peut concerner que les manifestations sportives du mois précédent.

Nous saurons gré à tous ceux de nos lecteurs qui voudront bien nous faire part de leurs idées au sujet des améliorations possibles à apporter à la VIE AU GRAND AIR.

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légendre précise et détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Nous serions donc reconnaissants à tous ceux qui voudront nous aider dans notre tâche. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

Editions Pierre Lafitte

LE NUMÉRO TROIS FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 32 Fr. ÉTRANGER, 38 Fr.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE.

20 OCTOBRE 1919 ◆ No. 847
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, BD DES ITALIENS, PARIS.

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS. COPYRICHT OCTOBRE 1919 BY HACHETTE ET Cie, PARIS

SAUTEURS AVIATEURS

Le Royal Air Force Athletic Club vient de donner à Stamford Bridge (Angleterre) une fête à laquelle participèrent de nombreux aviateurs qui prouvèrent que, même sans ailes, ils savaient faire de l'élégante altitude.

1. Le sergent-major Miller, vainqueur du championnat de saut en hauteur avec élan.

2. Le lieutenant Penny, qui se classa dead-heat avec le sergent-major Miller, est un des meilleurs pilotes de la R.A.F.

3. Le saut victorieux de Miller. Parmi les concurrents se trouvait le capitaine Cordeny, qui est amputé d'un bras.

Ce que je pense faire à l'U.S.F.S.A.

Par Gaston VIDAL.

PRÉSIDENT provisoire d'un bureau également provisoire, nous avons mission avant tout l'un et l'autre d'assurer l'exécution des décisions du dernier Congrès de l'U. S. F. S. A. Ces décisions, on le sait, ont profondément modifié le mécanisme de notre vieille Fédération. Elles réalisent, ou plutôt — pour être modestes et ne pas nous attirer les foudres des révolutionnaires qui condamnent et déclarent par avance voué à l'échec ce qui n'est qu'une évolution, — elles visent tout au moins à réaliser l'autonomie de chaque sport dans le sein de l'Union.

Cette réalisation, notre tâche essentielle, je le répète, à nous dirigeants provisoires, sera bientôt chose accomplie. Déjà des Congrès régionaux de chaque sport ont eu lieu. Les Congrès nationaux vont suivre, et, dès la première quinzaine de novembre, je pense que le nouveau mécanisme de l'U. S. F.S. A. sera prêt à fonctionner. Les Congrès de chaque sport auront élu leurs comités directeurs, et le Conseil de l'Union, nommé suivant le nouveau mode d'élection, aura désigné son bureau définitif.

Oh ! je ne me dissimule pas que d'ici là il y aura quelques accrochages et que certains congrès seront quelque peu tumultueux. C'est que dans ces assemblées où l'on ne devrait avoir en vue que l'intérêt général du sport, beaucoup ne peuvent, hélas ! se dépouiller de cet esprit de club et de clocher néfaste en la circonstance, mais qui est par ailleurs, je m'empresse de le reconnaître, une des causes les plus profondes de la vitalité du sport.

Nous allons nous trouver, surtout en ce qui concerne le rugby, en présence d'un conflit Paris-Province. Les premiers coups de feu n'ont-ils pas déjà été tirés, si j'ose dire, par certains congrès régionaux du Sud-Ouest ? Eh bien ! que mes amis de province me permettent de leur dire ici, — je le leur dirai d'ailleurs verbalement au Congrès, — qu'ils ont tort dans cette défiance instinctive, presque de parti-pris, qu'ils manifestent contre ceux qui, à Paris, ont dirigé ou dirigeront le sport qui leur est cher. Ce n'est pas une décision de Congrès sportif qui fera que Paris ne soit plus, d'un seul coup, ni la capitale de la France, ni le centre de tout le réseau ferré français ! Il faut de toute évidence, et de toute nécessité, que le siège de tous les comités directeurs — on peut faire exception pour un sport strictement localisé comme la pelote basque, — soit à Paris. S'imagine-t-on, en effet, la tâche de l'organisme central de l'Union, c'est-à-dire du Conseil et de son bureau, avec un Comité directeur d'un sport à Bordeaux, un autre à Lyon, un troisième à Marseille, à Lille ou à Bayonne ? Et puis, avec toute l'acuité que prennent les querelles locales, de club à club, ou de ville à ville, dans ce beau pays du soleil où le rugby est roi, croyez-vous vraiment qu'un Comité, siégeant en plein centre d'effervescence, pourra les juger en toute indépendance ?

Rappelez-vous l'affaire fameuse « du grand corrupteur » et imaginez-vous l'atmosphère de passions surexcitées et de passions intéressées, dans laquelle le Comité directeur aurait eu à enquêter et à délibérer, s'il avait siégé à Bordeaux !

D'ailleurs, amis de province, sont-ils donc si nombreux, aussi bien autour des tapis verts que sur les terrains de jeu, les vrais Parisiens nés ? Et ne sont-ils pas submergés, au contraire, par la masse des provinciaux qui, comme moi et comme tant d'autres, sont venus, momentanément ou définitivement, se fixer dans la capitale ? Alors, qui vous empêche de choisir parmi eux ceux qui vous représenteront au sein des comités directeurs, du Conseil ou du bureau de l'Union, et qui y défendront vos intérêts beaucoup mieux, croyez-moi, précisément parce qu'ils seront dégagés de toutes les contingences locales.

Qu'on me pardonne d'avoir insisté sur cette question. Je l'ai fait parce que, de la façon dont elle sera réglée, dépendra beaucoup, à mon avis, la bonne mise en marche du nouveau mécanisme de l'U. S. F. S. A. Et c'est de cela surtout, je l'ai dit, que nous avions mission, nous, bureau provisoire.

Toutes les autres questions sont de plus longue haleine. Je pourrais me dispenser d'en parler, puisque je n'aurai à m'en occuper, ou tout au moins à les résoudre, que si le nouveau Conseil me fait l'honneur de me renouveler mes fonctions. Je me permettrai cependant, sur certaines d'entre elles, de donner mon opinion.

D'abord, la préparation olympique. Dans chaque sport, les Commissions centrales ont déjà établi des programmes que les Comités directeurs qui leur succéderont approuveront sans doute et auront à réaliser. Mais pour cette réalisation, il faut de l'argent, beaucoup d'argent, et je doute que la manne promise par le Gouvernement arrive bien vite. Elle est d'ailleurs insuffisante, et tous nos efforts devront tendre non seulement à ce que ce qui a été promis soit donné le plus rapidement possible, mais encore soit augmenté. Et comme cela sera insuffisant encore, il reste à voir s'il n'est pas possible, soit par voie de souscription nationale, soit en faisant appel directement à quelques Mécènes, de nous procurer le complément des fonds qui nous sont strictement nécessaires, si nous voulons assurer à notre représentation nationale aux prochains Jeux olympiques la place à laquelle elle a droit.

GASTON VIDAL

Capitaine, héros de l'infanterie à la guerre, journaliste, président de l'U. S. F. S. A.

La question de notre représentation au sein du Comité national des sports se rattache à celle de la préparation olympique, puisque, sous le titre de Comité olympique, c'est lui qui est chargé de répartir la subvention gouvernementale, et toutes autres qui, comme le don Zaharoff, lui ont été ou peuvent lui être données, dans le même but. Or, l'U. S. F. S. A, avec tous les sports qu'elle régit, n'a qu'une seule voix au Comité national des Sports, au même titre que la chasse ou le yachting ? Est-ce admissible ? Je ferai, pour ma part, tout ce qui sera en mon pouvoir pour que cesse ce qui est un véritable scandale, et, fort de l'autonomie de nos sports, je demanderai que chacun de nos comités directeurs soit représenté au C. N. S. Cela aura un effet direct sur la répartition des fonds pour la préparation olympique, d'abord, mais cela sera aussi par la suite des conséquences d'une portée beaucoup plus générale et plus importante.

Je glisserai sur la question du football association, puisque l'U. S. F. S. A., par un contrat loyal, a reconnu la direction de ce sport à la F. F. F. A. Mais nous devons exiger ce qui n'est qu'une simple réciprocité de loyauté. Et s'il reste entendu que la 3 F. A. a seule pouvoir d'organiser les compétitions nationales et internationales, nous entendons, cependant, que l'U. S. F. S. A puisse organiser, elle, dans son sein, les compétitions qu'il lui plaira, et que ses clubs, grands et petits, gardent le droit d'y participer.

Il me reste à parler de ce qui sera la tâche la plus importante peut-être du bureau de l'U. S. F. S. A. Tâche de propagande, de propagande intense, par tous les moyens, et s'exerçant dans les deux sens, en haut auprès des pouvoirs publics, où il y a encore presque tout à faire, car le sport pour eux est encore un grand méconnu ; en bas, auprès du public, car nous avons encore des masses à conquérir.

Une occasion unique va s'offrir à nous. Bientôt, en effet, vont avoir lieu les élections, — élections à tous les degrés : législatives, municipales, départementales, sénatoriales. Hardi les sportifs ! C'est le moment, ou jamais, de faire entendre votre voix, et de prouver que nous sommes une force. Comme notre tâche serait simplifiée, si, demain, nous avions dans toutes les assemblées de la commune, du département et de la capitale, une majorité qui nous connaisse et nous aime, au lieu de nous ignorer quand elle ne nous méprise pas.

GASTON VIDAL
Président de l'U. S. F. S. A.

LE CHAMPION AMÉRICAIN PREM.

L'un des concurrents des Jeux Interalliés et l'un des meilleurs champions d'Amérique. Au Stade Pershing, Prem gagna le concours du triple saut avec 14 mètres 08.

Comment J'entraine mes hommes

par Maloney

Harry Maloney a été un excellent athltète californien ; depuis quinze ans, il dirige l'éducation physique des étudiants de l'Université de Stanford, en Californie, qui a fourni des champions remarquables comme Fred Murray, John Q. Miller, Sam Bellah, House Dole, Bennett, Norman Ross et Tempieton. A près l'entrée des Etats-Unis dans la guerre, il est venu en France, où, assimilé au grade de capitaine, il a organisé l'éducation physique des soldats américains. Après l'armistice, seul parmi tous les athlètes et entraîneurs du corps expéditionnaire américain, il a été choisi pour diriger l'entraînement américain en vue des jeux interalliés du Stade Pershing. Nul n'était donc plus qualifié que lui pour nous parler de l'athlétisme aux Etats-Unis et nous donner quelques conseils dictés par son expérience.

A. G.

La supériorité des Américains sur les Français dans presque toutes les branches de l'athlétisme est évidente : elle s'est manifestée particulièrement aux Olympiades, et en dernier lieu aux Jeux interalliés. Je ne crois pas à une supériorité de race ; l'attitude incomparable du poilu français pendant la guerre est une preuve que le peuple de France n'est pas un peuple dégénéré ; et, pour rester dans le domaine purement sportif, il faut dire que, dans les courses de fond, nous n'avons jamais possédé d'athlète à même de rivaliser avec le fameux Jean Bouin, ou même, plus récemment, avec le gagnant du Cross et du Marathon des Olympiades Pershing, Jean Vermeulen.

Dans le noble art de la boxe, les Français ont réalisé en quelques années des progrès étonnants ; et la race fatiguée, décadente dont on parlait souvent, a produit des athlètes complets comme Carpentier, qui a l'intention de lancer un défi à notre Dempsey, comme Ledoux, ou comme de Ponthieu, que j'ai eu le plaisir d'admirer à plusieurs reprises dans nos fêtes de l'Y. M. C. A., ou des « Knights of Columbus ». Pourquoi, en athlétisme, ne marcheriez-vous pas sur les traces des boxeurs, rivalisant de succès et de gloire avec eux?

Je vais vous le dire franchement, la raison de votre faiblesse en athlétisme réside dans votre ignorance de l'entraînement véritable et d'un système de sélection organisé.

Certes, je me rends bien compte que les Etats-Unis sont un très grand pays, habité par une population jeune, audacieuse, amie des aventures et de l'existence au grand air, peut-être plus soucieuse de santé que de science, et grande admiratrice de l'effort physique : il n'en reste pas moins vrai que l'éducation physique est, tout comme le calcul ou la géographie, une des parties de l'enseignement pour l'enfant américain, dès l'âge de onze à douze ans, à la grammar-school, et, à l'âge de quatorze à quinze ans, à la high-school : d'anciens élèves de ces établissements apprennent aux adolescents à courir, à sauter, à nager, et déjà ceux qui montrent, dans un genre de sport quelconque, des dispositions particulières, sont soumis à un entraînement spécial, méthodique, rationnel, en vue d'atteindre le meilleur rendement possible. Les enfants se plient d'autant plus volontiers aux règles de l'entraînement que le champion, aux Etats-Unis, est un véritable personnage : la popularité du lanceur de poids Ralph Rose a été, en Californie et dans toute l'Amérique, aussi grande que celle d'un président de Washington. De plus, avoir à son actif quelques performances sportives constitue une excellente référence pour celui qui fait son entrée à l'Université ; et l'on sait que les Universités en Amérique sont très nombreuses, qu'on y entre jeune, et que les sports y sont très favorisés. A telles enseignes que les meilleurs athlètes sont tous des universitaires : on a pu en voir la preuve aux jeux interalliés, où les représentants des Etats-Unis étaient pour la grande majorité des officiers, c'est-à-dire des hommes faisant partie de l'élite intellectuelle de notre pays, et dont la profession, au moment de la guerre, était d'être étudiant à telle ou telle université.

L'Université, en Amérique, a une organisation particulière, et sans grands rapports, d'après ce que me disait un de nos professeurs revenu d'un stage à la Sorbonne, avec les Universités françaises. Le sport, qui, dans vos Facultés, n'entre pas en ligne de considération, joue chez nous un grand rôle, et je vais me permettre de vous expliquer comment l'éducation physique est comprise à l'Université de Stanford en Californie, où je suis instructeur et entraîneur depuis quinze ans.

Le grand avantage que nous avons là-bas, c'est le soleil de Californie : innombrables sont les étudiants qui se livrent aux douceurs du bain de soleil, car ils sont libérés des cours et du travail intellectuel à partir de 4 heures, et ils peuvent alors ou se reposer au soleil, ou se soumettre à l'entraînement que je dirige. Un vaste stade, entouré de tribunes, renferme une piste en cendrée de 400 mètres, avec une ligne droite de 200 mètres ; les virages sont légèrement relevés l'intérieur de la piste, autour des terrains de sauts et de lancements, contient une petite ligne circulaire d'herbe, à l'usage des athlètes que l'abus des courses sur la cendrée pourrait fatiguer. Les cabines et vestiaires sont confortables, spacieuses, et tempérées ; il y a des baignoires, des douches de toutes sortes, bref un système d'hydrothérapie complet. Comme les Universités sont en général éloignées des villes et de tout lieu d'amusement — Stanford est à une heure de San-Francisco, — l'entraîneur a bien tous ses athlètes dans la main ; il est un véritable professeur ayant devant lui des élèves disciplinés, désireux de bien faire et animés d'un esprit de corps très puissant.

En dehors des Universités, et après elles, il y a les clubs de sport. Ces clubs sont comme le cercle privé des « business-men », des commerçants, industriels, avocats, médecins, qui s'y rendent non seulement pour fréquenter le bar ou le restaurant, mais aussi pour faire un plongeon dans la piscine ou une demi-heure de gymnastique,

1. — FLOYD.

L'Américain Floyd gagna le saut à la perche à l'Olympiade Pershing, en franchissant 3 mètres 865.

2. — HIGGINS.

Higgins s'attribua la victoire aux Jeux Interalliés dans le lancement du disque, par un jet de 40 mètres 883.

3. — RENICK.

Earl G. Renick est un des meilleurs coureurs de haies américains, quoique inférieur au champion Simpson.

4. — F. C. THOMPSON.

Le révérend F. C. Thompson triompha à l'Olympiade Pershing, en lançant la grenade à 74 mètres 92.

ou de « hand-ball » (sorte de pelote basque à main nue), afin de ne pas grossir.

Les athlètes, les champions sont les enfants gâtés et un peu les idoles des clubmen ; leurs cotisations sont réduites au minimum ; ils ont les mêmes avantages que les membres réguliers de la Société, et de plus, ils ont toutes facilités pour s'entraîner. Dans les grands clubs comme le New-York Athlétic Club, ou l'Olympic Club de San Francisco, il y a un entraîneur pour chaque sport : et le souci du détail y est poussé à tel point que, quinze jours ou trois semaines avant le championnat ou la réunion sportive, les athlètes prennent pension complète au club ; ils y couchent, et ils mangent à la « trainingtable » (table d'entraînement) commune, des aliments légers et des boissons sans alcool, sous l'œil attentif de leurs entraîneurs. L'athlète qui tient à tout prix à se créer un renom sportif accepte sans ennui toutes ces règles d'entraînement.

Fournis par les Universités et les Clubs, les athlètes qui en Amérique se mettent sur les rangs pour la constitution de l'équipe nationale sont extrêmement nombreux : et telle est la compétition qu'un homme n'est presque jamais champion ou sélectionné plusieurs années consécutives. Il convient cependant de faire une exception pour le fameux Shephard, qui fut si longtemps sans rival.

Mais les réunions organisées entre les représentants des différents Etats sont aussi très intéressantes, et très nombreuses ; les spectateurs y assistent en très grand nombre ; tous les dimanches, au Celtic-Park de New-York, et en hiver, au Madison-Square Garden, que vous connaissez en France d'après les courses de Six Jours, il y a salle comble. L'hiver, les manifestations athlétiques de Madison-Square sont des indoor-meetings, c'est-à-dire qu'elles ont lieu dans des endroits couverts ; dans ce cas, les pistes sont en bois.

Les prix sont toujours très beaux et très généreux, et ils récompensent bien l'athlète de son effort et de ses longues semaines de préparation. Ils sont une des raisons de la popularité du sport en Amérique.

J'ai vécu presque deux ans en France ; après l'armistice, j'ai rencontré à Paris et au Stade de Colombes quelques sportifs convaincus ; j'ai admiré la bonne volonté, le désir de bien faire de beaucoup de vos athlètes, et je crois que les Français seraient tout aussi capables que les Américains de produire des champions olympiques, s'ils savaient comment il faut s'y prendre. Je vais me permettre de leur donner quelques conseils dictés par ma vieille expérience des choses du sport.

D'abord Paris ne vaut rien pour ceux qui veulent s'entraîner sérieusement, et mes hommes n'auraient pas triomphé aussi complètement aux jeux interalliés, si la surveillance de leur emploi du temps n'avait pas toujours été très active. Quelques-uns, qui se sont laissé séduire par les plaisirs et la vie facile de Paris, ont été renvoyés en Amérique ; pour les autres, on a jugé plus pratique et plus sûr de leur faire quitter la caserne de la porte de Clignancourt pour Colombes, où ils ont logé et vécu dans des baraquements construits à l'intérieur même du Stade.

En second lieu, il faut choisir des éléments jeunes : Un jeune homme de dix-huit ans est pour les Français un débutant : je rappelle que Paddock, qui gagna le 100 mètres, et plus aisément encore le 200 mètres en 21 s. 3/5, a exactement cet âge ; et Meredith, qui maintenant est considéré comme vieux coureur, avait dix-huit ans en 1912, quand il battit son compatriote Shephard aux 800 mètres en 1 m. 51 s. 9/10.

N'espérez pas, avec les jeunes, former une équipe olympique en huit ou dix mois : il faut plusieurs années de travail patient et de sélection infatigable. Vous avez en France de bons éléments ignorés : ainsi, quand nous étions cantonnés près de Domrémy, il nous est arrivé d'avoir la concurrence des enfants de la patrie de Jeanne d'Arc : parmi eux, un grand garçon de quinze ans, fils de cultivateur, montrait des dispositions telles qu'en deux ans, après entraînement rationnel, il serait arrivé à battre tous vos sprinters français.

Il faudrait par conséquent qu'en France comme en Amérique, l'A. B. C. sportif fût enseigné, dès leur passage à l'école communale, aux enfants qui conserveraient la notion et le goût, et aussi la pratique du sport ; si bien qu'on ne serait pas obligé d'aller chercher dans la ville la plus lointaine ou le village le plus ignoré le jeune homme capable d'être un champion des Jeux olympiques.

HARRY MALONEY.

CARICATURE SUÉDOISE

Les deux caricatures que nous reproduisons prouvent mieux que tout la sympathie que les Français surent répandre autour d'eux.

LE DERNIER MATCH

Photographie prise au cours du troisième et dernier match fourni par les Français au Stadium de Stockholm (14 septembre).

CARICATURE DU " DAGENS NYHËTER "

Suite de la caricature que nous donnons ci-contre. Résultat d'une visite opportune de nos joueurs de football-association en Suède.

Les Français en Suède

Par T. Gullstrand.

La visite des joueurs français d'association a été un rayon de soleil dans l'histoire du football suédois de cette année. Ni les Américains, ni les Hollandais, ni les Danois, n'ont donné une impression aussi agréable et aussi sympathique que les poilus français.

La première raison est qu'ils étaient Français, de la grande nation, puis leur jeu était si fougueux, si élégant, leur conduite si chevaleresque dans le jeu et en dehors du jeu !

Vraiment, la façon de jouer des Français est un régal pour les sportsmen et donne au spectateur une grande sympathie pour les joueurs. Elle est fort juste dans les détails et très rapide, mais presque trop élégante parfois trop prudente. Les joueurs étaient trop légers contre les suédois pesants et au maximum de leur forme. Mais on peut être certain qu'avant longtemps, la France comptera parmi les meilleures nations de football du monde.

On s'attendait ici aux victoires suédoises. Nous savions que la France ne s'est consacrée intensivement à l'association que depuis peu, que la saison commence en France au moment où elle finit ici, que l'équipe visiteuse est une équipe militaire et même pas la meilleure qu'on puisse trouver en France, que les joueurs sont très peu ou pas du tout entraînés, que le voyage était fatiguant etc., etc. Malgré cela, les poilus ont joué un jeu merveilleux.

Le premier match eut lieu le 7 septembre contre la meilleure équipe de Stokholm, A. I K., *(Aumanna Idrottsklubben)* qui joua un jeu égal contre les Américains, Bethlehem Steel F.C. Dans l'équipe suédoise, il y avait six internationaux; 20.000 spectateurs vinrent assister au match au Stadium. Pendant les premières vingt minutes, les Français dominèrent et jouèrent le meilleur jeu qui ait été vu cette année en Suède, un jeu si rapide, si parfait, avec un tel esprit d'initiative que le public était enthousiasmé. Un journal écrivit que les joueurs suédois étaient comme des ours lourds à côté des vifs français. Le premier but fut aux Français, mais la première mi-temps finit par 3-1 en faveur des Suédois. Dans le commencement de la deuxième mi-temps, les Français, fatigués par le voyage et mal entraînés, ne pouvaient plus tenir contre les Suédois. Bientôt ils se résignaient complètement et les nôtres jouaient comme ils voulaient. Mais il faut reconnaître qu'à plusieures reprises, les Français furent victimes d'une extraordinaire mauvaise chance. Le résultat fut 7-1.

Le deuxième match eut lieu le 10 septembre, un soir, contre une équipe combinée de Stockholm. Pour ce match, les Français avaient remplacé quelques joueurs, entre autres le gardien de but. Le match fut excellent, grâce à l'énergie des Français qui dominèrent le jeu la plupart du temps. Mais, de nouveau, le manque d'entraînement fit que la victoire échappa aux poilus. Le résultat fut 3-1 en faveur du Suédois.

Le dimanche 14, enfin, troisième et dernier match, devant 10.000 spectateurs contre une équipe combinée de joueurs de la province. Encore une partie splendide. Les Français très sympathiques étaient les favoris du public qui les applaudissait frénétiquement. Pour la première fois ici en Suède, une chose rare se produisait, le public désirait la victoire des Français plus que celle des Suédois et pourtant Dieu sait s'il est fier de ses sportsmen !

Je puis citer un fait: à un moment, un joueur français bouscula légèrement un joueur suédois ; la règle du jeu donne droit, comme on le sait, à l'adversaire de lancer le ballon dans le but directement, mais le public s'empressa de lui crier : « Lancez de côté ! » et le joueur obéit.

La première mi-temps (2-1) fut en faveur des Français. Dans la deuxième, ils manquèrent encore de cohésion et de souffle. Les Suédois remportèrent leur 3e victoire par 3-2.

Les meilleurs joueurs français étaient Schalbar, Nicolas, Rénier, Stuttler, du Roure. Ils sont de la classe des meilleurs internationaux.

La France a beaucoup d'amis ici en Suède, plus qu'elle ne le sait et qu'elle le croit. Jamais une équipe étrangère de football n'a été reçue aussi cordialement par la presse et par le public et sûrement les joueurs français sont rentrés chez eux en emportant de bonnes impressions du pays lointain du Nord.

Ils sont repartis le 16 septembre. Nombre de personnalités françaises et suédoises avec des fleurs, les accompagnaient sur le quai et attendaient le départ du train. Des hourrahs enthousiastes furent poussés par tous lorsque le train s'ébranla.

Chers poilus ! Revenez vite, vous serez toujours les bienvenus et nous serons heureux lorsque vous ferez triompher les couleurs de la France ! T. Gullstrand.

LES FRANÇAIS A STOCKHOLM

L'équipe française militaire de football association fut accueillie avec enthousiasme à Stockholm et son jeu, malgré le manque d'entraînement, fut fortement admiré.

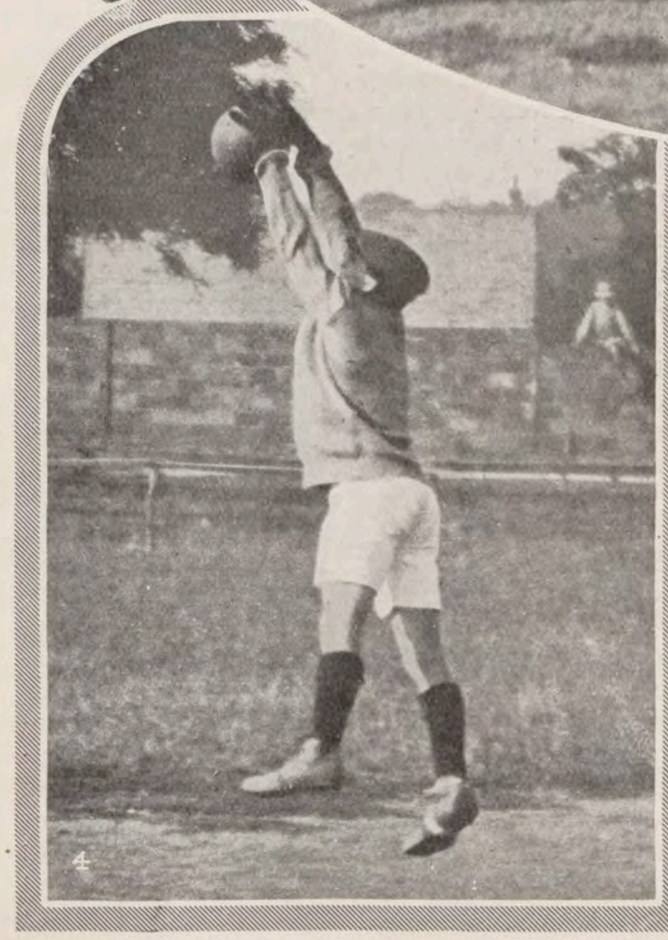
UNION SAINT-GILLOISE BAT CERCLE ATHLÉTIQUE DE PARIS

LES BELGES ARRÊTENT

1. Le 7 septembre à Charentonneau l'équipe belge de l'Union Saint-Gilloise rencontrait le Cercle Athlétique de Paris dont elle triompha par 3 buts à rien malgré une bonne défense des Français.

LES BUTS FRANÇAIS MENACÉS

2. L'équipe belge, composée d'éléments se démarquant avec rapidité, fut dangereuse d'un bout à l'autre de la partie. Les buts français, fort menacés, furent sauvés, très souvent, par Baudier.



UN BEL ARRÊT

3. Baudier le goal keeper, fut réellement le meilleur homme sur le terrain. Son équipe fut battue, mais grâce à lui, elle le fut très honorablement. Il sauva la situation à de nombreuses reprises.

ENCORE BAUDIER

4. Dans la seconde mi-temps, l'excellent goal keeper fut très souvent à l'ouvrage, et s'en tira merveilleusement. Avec un pareil but, l'équipe du Cercle Athlétique de Paris sera très redoutable quand elle sera au point.

VERMEULEN EN 1913.

Avant la guerre, Vermeulen était déjà un grand champion. Nous le représentons gagnan le championnat de France professionnel des 1.500 mètres, à Colombes, le 31 août 1913.

UN GRAND CHAMPION

VERMEULEN

par André Glarner

Le 25 juillet 1914, se rencontraient, à la gare du Nord, Jean Bouin, qui partait à Bruxelles gagner en 2 m. 2 s. le 800 mètres du match d'athlétisme France-Belgique, et Jean Vermeulen, qui arrivait de Tourcoing pour courir au Parc des Princes contre deux coureurs se relayant. Anthoine, l'entraîneur de Vermeulen, était venu chercher ce dernier à la descente du train. Une conversation, sportive naturellement, s'engagea entre les trois hommes. A un moment, Bouin dit :

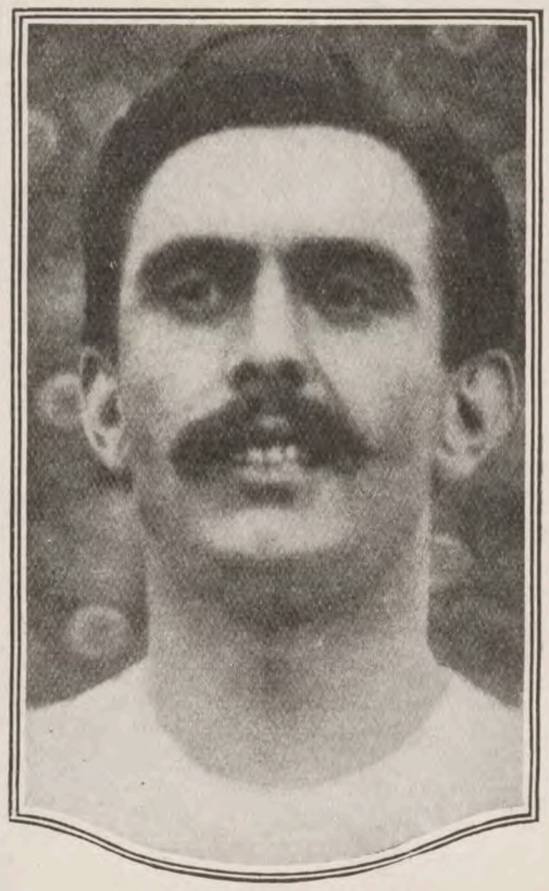
— Vermeulen, vous battrez peut-être mes 19 kil. 021 dans l'heure ; vous abaisserez mon temps des 9 kil. 721 ; mais il est un record qu'on ne battra jamais, ni vous, ni personne : celui des 5.000 mètres, que j'ai faits en 14 m. 36 s. 4/5 à Stockholm.

— Si, répliqua Anthoine, un Hans Kolehmainen !

— Oui, répondit Bouin, mais alors il faudra deux hommes d'égale valeur et luttant, comme nous l'avons fait, pendant tout le parcours, et... cela ne se voit qu'une fois tous les cinquante ans...

Bouin avait raison de croire à l'invincibilité de son temps des 5.000 mètres ; il avait peut-être raison aussi de croire que Vermeulen est capable de battre son record de l'heure et de la demi-heure. En tout cas, Vermeulen est probablement, à l'heure actuelle, le meilleur coureur de demi-fond du monde.

Jean Vermeulen est né le 22 juillet 1895, à Croix, ville située à mi-chemin entre Lille et Roubaix-Tourcoing, dans cette région de plaine monotone et de fabriques, où la seule distraction de la jeunesse est le sport, depuis la course cycliste jusqu'au match de football. Vermeulen participa tout jeune à des courses à pied sur route et dans les rues de Tourcoing, où ses parents habitaient ; à quinze ans, il finit second, derrière un Belge, dans une course de 15 kilomètres. En 1911, il participe au Tour de Paris et n'est battu que par Hans Holmer. En 1912, il remporte à Caudry (Nord) une belle victoire sur Bouchard et Waltispurger. Puis, le 27 avril, sur la piste de Gentilly, il gagne, dans la même journée, trois épreuves : celle de 2 kilomètres (en 5'50"2/5, ce qui battait le record professionnel français), celle de 5 kilomètres et celle de 10 kilomètres.



VERMEULEN.

Notre meilleur coureur à pied, dont la qualité rappelle celle de l'extraordinaire amateur Jean Bouin, recordman du monde de l'heure, tombé au champ d'honneur.

Il part en Angleterre, où il participe à une course de l'heure : il finit premier, devant Dinning, après avoir parcouru 18 kil. 502 m. Il arrive encore second du Tour de Paris, battu cette fois par Siret, le spécialiste de la distance.

En 1913, la valeur de Vermeulen s'affirme. Il n'est vaincu dans le Cross international professionnel de Juvisy que par Dinning ; il gagne la course d'une heure à Buffalo ; il abaisse, au Stade de Colombes, le record professionnel français des 10 kil., qu'il parcourt en 31 m. 32 s. 4/5 (dans la demi-heure, 9 kil. 490). En août, il prend part au championnat du monde professionnel des 10 milles (16 kil. 090) et termine immédiatement derrière Hans Holmer. Quelques jours après, il gagne 2 championnats de France, celui des 1.500 m., en 4 m. 14 s., et celui de l'heure, 18 kil. 142 m. (record professionnel).

En janvier 1914, Vermeulen donne son adhésion au Cercle des Sports de France, où il travaille sous la direction d'Emile Anthoine. Il abandonne, pour les courses sur piste, ses légendaires chaussures en caoutchouc, pour les souliers à pointe ; il renonce en général aux courses sur route, et entièrement aux Marathons et Tours de Paris, épreuves trop longues pour lui ; il agrandit sa foulée, rectifie la position du buste et des bras, apprend à courir le plus pos-

LE MARATHON AUX JEUX INTERALLIÉS

C'est grâce à Vermeulen que notre honneur fut sauvé en course à pied aux Jeux Interalliés. Le champion remporta la victoire dans le cross-country et dans le Marathon modifié.

VERMEULEN GAGNE LE MARATHON

Vermeulen triompha dans le cross-country en couvrant les 10 kil. en 31 m. 38 s. 4/5 (record: 30 m. 58 s. 8/10 par Jean Bouin) et dans le Marathon modifié en parcourant les 16 kil. en 35 m. 11 s.

sible sur la plante du pied et non plus sur le talon, assouplit son style trop nerveux et saccadé. Le résultat de l'application de cette méthode ne se fait pas attendre : en mars, Vermeulen gagne le cross international de cross-country, devant W. Kolehmainen et Holmer; il parcourt les 16 kil. 250 du trajet en 55 m. 45 s. En mai, il bat Hans Holmer, en juin, W. Kolehmainen, en un match de 10 kilomètres. Le 9 juillet, il s'attaque, au collège d'athlètes de Reims, au record de la demi-heure : après avoir approché d'une seconde les records de Jean Bouin, il doit s'arrêter au 7e kilomètre ; 3 records professionnels français étaient abaissés : celui des 4 kil. en 12 m. 3 s., des 5 kil. en 15 m. 14 s. 5/4, et des 6 kil. en 18 m. 29 s. 2/5.

La dernière fois que Vermeulen chausse ses souliers à pointe avant la guerre, c'est à Manchester, la veille même de la déclaration des hostilités, pour le championnat du monde professionnel des 10 milles : course ardente, émouvante, âprement disputée, mais qui passe presque inaperçue derrière les tragiques événements des premiers jours d'août 1914. Vermeulen remporte le titre de champion du monde, et il bat pour la première fois ensemble des hommes comme Dinning, Hans Holmer et W. Kolehmainen. Malgré la lourdeur de la piste, il a fait les 16 kil. 093 en 52 m. 6 s.

Après sa victoire de Manchester, Vermeulen, qui est de la classe 1915, rentre chez lui, à Tourcoing : il y est surpris par l'arrivée des Allemands en septembre et leur installation en octobre. Mais il leur échappe ; il s'évade de la ville-frontière ; il traverse la Belgique sous un déguisement et un nom d'emprunt ; il gagne la Hollande ; de là, il est rapatrié en France par l'Angleterre.

Il est incorporé au 36e d'infanterie à l'appel de sa classe ; comme caporal, il se bat à Verdun : à Douaumont, il est blessé par 17 éclats d'obus. On lui donne la croix de guerre ; on le propose pour la médaille militaire ; après de longs mois d'hôpital, il est réformé pour impotence fonctionnelle du bras et de la main droite.

Il se rétablit peu à peu, se remet à l'entraînement, participe à quelques petites courses, où il a l'occasion de battre Schnellmann à deux reprises. Le 20 juillet 1918, il fait sa rentrée officielle en battant, au Stade Bouin, le record de France tant amateur que professionnel des 2.500 mètres en 7 m. 17 s. 4/5 (ancien record Bouin 7 m. 22 s.). Huit jours après, à Colombes, il fait les 3.000 m. en 8 m. 49 s. 1/5, temps supérieur à celui de Bouin, mais malheureusement non contrôlé officiellement. Le 18 août, il bat Arnaud et Protais aux 1.500 m., puis Arnaud, Protais et Heilbuth aux 1.000 m., qu'il finit en 2 m. 39 s. Heilbuth demande sa revanche sur sa distance favorite — 800 mètres, — et ne bat le champion professionnel que d'un mètre. Le 15 septembre, Vermeulen abaisse officiellement le record professionnel des 3.000 mètres en 8 m. 50 s. 2/5.

Vermeulen semble invincible au début de 1919. Devant cinq cents concurrents, il gagne le « Derby de la Victoire », disputé sur la distance Versailles-Paris, laissant loin derrière lui Denis, Bouchard et Keyser; en mars, il enlève, devant Schnellmann, Keyser et Bouchard, la première place du Cross national.

Quelques jours après, au cours d'un match avec Keyser, il glisse et se fait battre par le vieux champion amateur : mais il demande une revanche qui a lieu à Pâques, sur le terrain de la rue Olivier-de-Serres : Vermeulen, sur 15 kil. 250, prend 325 m. à son adversaire. Il a aussi raison très facilement de Gaston Heuet lors d'un match disputé sur 10 kil. à Saint-Ouen. Puis il gagne une épreuve sur route, Paris-Croix-de-Berny et retour (16 kil. 500), en 55 m. 2 s., devant Waltispurger.

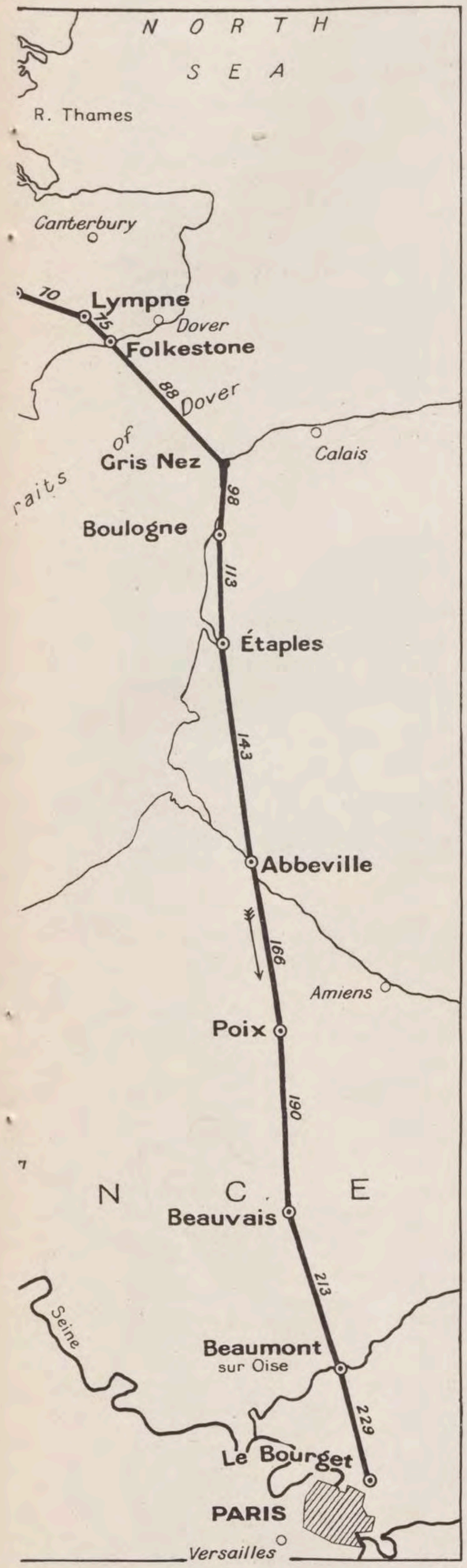
Alors que certains amateurs font la grimace et restent loin du Stade Pershing, Jean Vermeulen, comme le boxeur de Ponthieu, prête son concours aux jeux interalliés, et donne là une belle preuve de désintéressement, malgré sa qualité de professionnel. Il gagne les deux épreuves, — cross-country et Marathon modifié, — auxquelles il participe, donnant ainsi à la France ses deux seules victoires en athlétisme.

Le 10 août, Vermeulen gagne le championnat de France professionnel des 800 mètres en 2 m. 2 s. 2/5, le Grand-Prix de France (10 kil.) devant Siret et Waltispurger ; le 31 août, le championnat de France de l'heure, encore devant Siret et Waltispurger.

Telle est la carrière de Vermeulen, qui, sur 37 grandes épreuves, compte 32 victoires.

S'il n'a pas toutes les qualités athlétiques d'un Bouin, il est un coureur qui ne se déclare jamais battu, et qui, d'autre part, excelle à écœurer ses adversaires par des démarrages répétés.

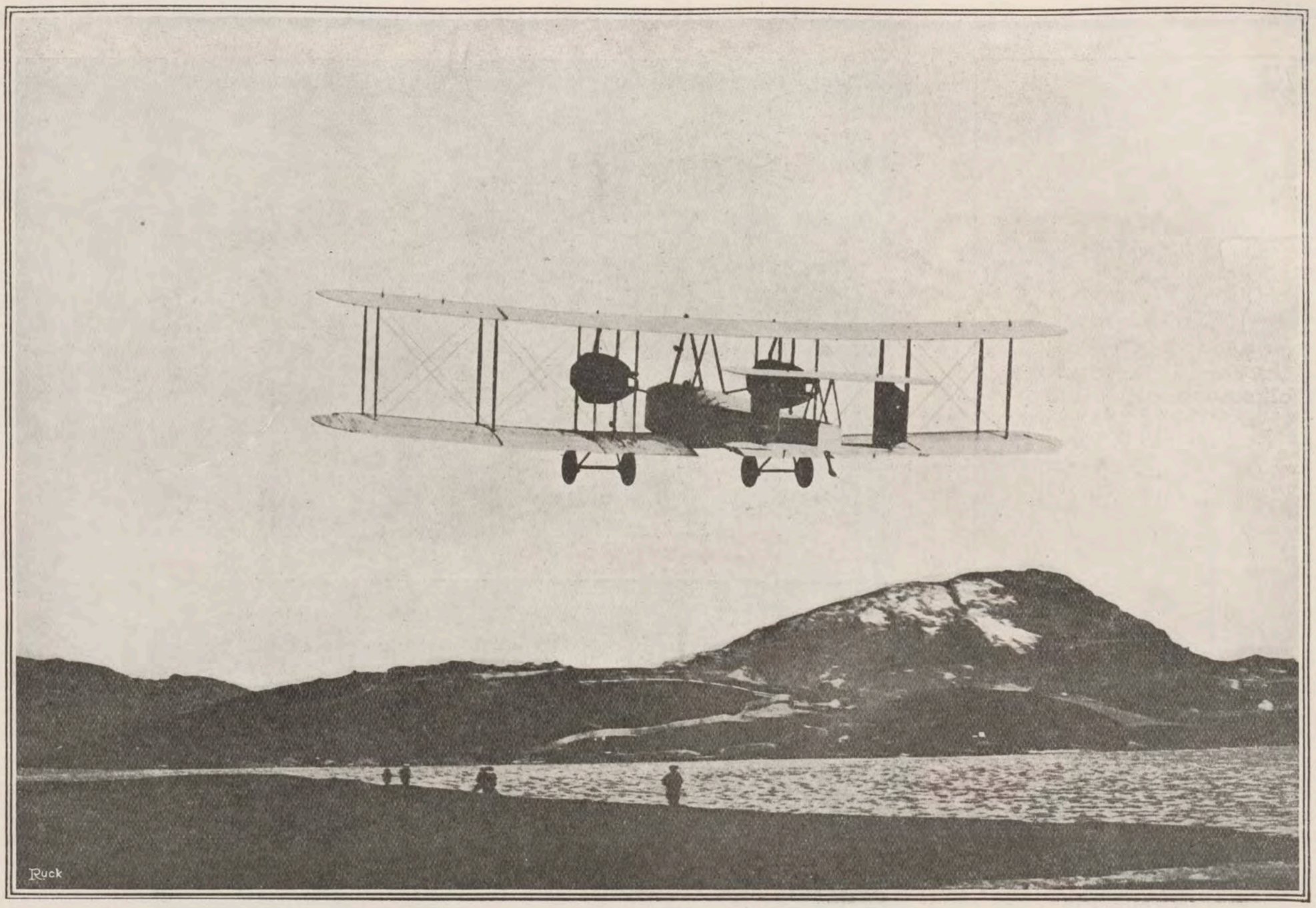
ANDRÉ GLARNER.



(Extrait de *The Illustrated London News.*)

PARIS-LONDRES-PARIS

lieu en Angleterre à Hounslow, en France au Bourget. Nous publions la carte du trajet. A gauche, de haut en bas : le courrier aérien passe au-dessus de Folkestone, croise un steamer sur la Manche, atteint les docks de Boulogne. A droite, de haut en bas : Abbeville aperçu à travers les nuages, traversée d'une mer de nuages, une usine en flammes aux environs de Beauvais.



LES PREMIERS TRAVERSEURS DE L'ATLANTIQUE

Le départ de Terre-Neuve des Anglais Alcock et Browne qui, les premiers, réussirent à traverser l'Atlantique sans escale, sur un avion terrestre. Cet exploit de 3.000 kilomètres permettait d'espérer que la coupe Schneider ne serait qu'un jeu : il n'en fut rien !

Les troubles de l'Aviation

par Jacques Mortane

L'AVIATION continue à être dans le marasme. Les prouesses individuelles assez rares ne suffisent pas à lui redonner la vitalité que l'œuvre accomplie pendant la guerre permettait d'espérer. La France n'est pas la seule à souffrir de cet état de choses. En Angleterre, les commandes viennent d'être diminuées de telle façon par l'État que des usines comme celle d'Handley-Page ont dû débaucher 1.000 ouvriers. En Italie, les plaintes s'accumulent et, à moins que d'Annunzio organise une croisade aérienne, les occasions de construire et de vendre continueront à être rares. Les Etats-Unis qui, cependant, prétendent avoir de nombreux acheteurs pour les avions de tourisme, ont vu leur budget aéronautique réduit de 83 à 25 millions de dollars : le Sénat et la Chambre ne pardonnent pas au Comité de l'Air d'avoir terminé la guerre avec 250 avions américains au front, alors que les programmes en prévoyaient 4.500.

Hélas ! seule l'Allemagne continue à faire preuve d'une activité déconcertante et profondément inquiétante. Elle construit en masse, crée de nouveaux avions de transport, emmenant jusqu'à 26 passagers, organise des réseaux aériens considérables et cherche à vendre à l'étranger ses résidus de la guerre. Elle profite de la baisse du mark pour passer des marchés. Cela ne réussit pas toujours d'ailleurs. C'est ainsi qu'une cargaison de 89 avions vendus à un Danois a été saisie à la frontière par les autorités française et anglaise : on peut toujours essayer, n'est-il pas vrai ?

Nous nous trouvons donc en présence de ce problème décevant et fort angoissant : les vainqueurs se lamentent, ils ont proclamé leur suprématie de l'air durant toute la campagne — parfois avec une exagération malsaine ! — et maintenant que la paix est signée, ils se laissent devancer par celui qui a été défait, abattu, vaincu. L'Allemand s'est vite ressaisi et s'est remis au travail. Chez lui, tout manœuvre n'a pas encore la prétention d'être patron ! Quelle sera la solution de ce problème ? Il est difficile de le prévoir ! Selon notre habitude, nous nous inclinons et nous attendons les événements. Qu'un péril se présente. Dieu nous en préserve ! — ou que des performances splendides soient accomplies par l'étranger, vite nous nous remettrons à l'œuvre, nous ferons des pas de géants, nous improviserons et nous tenterons de combler le retard. Mais n'aurait-il pas été plus simple et plus élégant, plus conforme à nos aspirations et plus patriotique de profiter de l'élan acquis ? On discute, on promet, on nous leurre ! Les dirigeants ne savent plus où, ni comment créer l'enthousiasme. Il est vrai qu'ils ont laissé passer l'occasion si souvent... Les constructeurs se lassent de débourser sans cesse et d'attendre vainement sinon le client — *rara avis* — tout au moins l'encouragement. Et pourtant Caudron, Farman, Bréguet ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour redonner un éclat nouveau à notre aviation ! Ils ne peuvent organiser continuellement à grands frais des voyages qui ne leur rapportent rien. Les compagnies de transports, les services réguliers n'attirent pas l'attention des Français. Ils végètent sinistrement, luttent désespérément, mais vienne l'hiver et vous verrez... Quant aux pilotes, après avoir accumulé les actions d'éclat pendant les

LE CAPITAINE HAMERSLEY

Le capitaine anglais Hamersley, non désigné comme représentant, fit quelques essais, sur son Avro, pendant la Coupe Schneider. Il avait été battu dans les éliminatoires désignant les trois représentants anglais.

hostilités, ils constatent que la plupart des places intéressantes sont réservées à ceux qui n'ont pas fait la guerre. Leur Croix de guerre lourde de palmes, leur Médaille militaire, leur Légion d'honneur ne leur permettent pas de gagner leur vie dans la carrière des ailes. Aussi cherchent-ils d'autres débouchés ! Tout s'effrite, tout s'abîme, tout s'étiole. De notre cinquième arme à jamais glorieuse que reste-t-il ? Du vent, qui ne risque pas de provoquer des accidents : les hangars sont fermés, les appareils pourrissent. Seuls, des incendies opportuns, des explosions périodiques rappellent, par les dégâts, qu'il y a encore du matériel volant.

Alors que tous les sports ont repris leur vigueur d'antan avec la fortune que l'on sait, un seul s'obstine à ne pas nous procurer les émotions auxquelles il nous avait habitués : l'aviation. Jamais nous n'aurions pu supposer qu'un jour viendrait où nous posséderions autant d'avions, de pilotes, de terrains. Or, finie l'ère des meetings, passée l'époque des courses et des épreuves à grand retentissement. Les essais tentés ne furent pas encourageants : les projets durent être abandonnés. Or, comment voulez-vous que la foule s'intéresse à l'aéroplane si on ne lui en montre pas ? Comment voulez-vous qu'elle prenne conscience de l'utilité de l'avion comme porteur de passagers, de colis et de courriers si vous ne la mettez pas à même de se rendre compte ? N'aurait-il pas été adroit d'organiser des meetings hebdomadaires au Bourget, endroit exceptionnellement idéal à tous les points de vue. On aurait fait admirer la virtuosité de nos as, on aurait donné des courses, on aurait, à midi, fait s'envoler pour Londres un avion avec 5 ou 6 passagers qui serait revenu à son point de départ vers 4 h. 30 ou 5 heures. Cette propagande par le fait n'aurait-elle pas été admirable ? Le spectateur voyant un appareil qui, pendant que le programme se déroulait, aurait fait le voyage Paris - Londres - Paris, n'aurait-il pas été conquis à la noble cause ?

Mais il n'en a pas été ainsi. La négligence, la paresse, l'incohérence ont empêché de créer « l'esprit aérien », « le goût aérien » sans quoi

LE CAPITAINE HOBBS

Le capitaine anglais Hobbs, sur Supermarine, capota en se préparant à prendre le départ et fut immédiatement sauvé.

LE LIEUTENANT-COLONEL VINCENT NICHOLL

Aucun des Anglais ne put même terminer le premier des vingt tours qu'exigeait le parcours de la Coupe Schneider. Le lieutenant colonel Vincent Nicholl, comme Hawker, ne put découvrir le poteau de virage de Swanage et préféra abandonner.

jamais nous n'obtiendrons les résultats que notre amour de la France nous oblige d'espérer et de réclamer sans cesse.

Des courses, il y en a eu trois : une en Amérique, à Toronto ; une en Hollande, à Amsterdam (et, ironie du sort, elle permit à la France de remporter un très brillant succès, grâce à la victoire du Farman de d'Hamélincourt) ; une en Angleterre, à Bournemouth.

Celle-ci, réservée aux hydravions, n'était autre que la Coupe classique Jacques Schneider. On était obligé de la faire disputer ! Le résultat fut d'ailleurs lamentable. Sur les sept concurrents (3 Français, 3 Anglais, 1 Italien), un seul put accomplir le parcours complet de 370 kilomètres, les autres ne finirent même pas le premier tour. Hawker, lui-même, le héros de la première tentative de traversée de l'Atlantique sans escale, celui qui fit frémir le monde entier pendant huit jours, ne fut nullement émouvant cette fois-ci : il abandonna au bout de quelques kilomètres ! Janello, l'Italien, eut même des déboires au sujet d'une bouée autour de laquelle il n'avait pas viré. Enfer et damnation ! Le seul ayant volé réellement se faisait disqualifier et la course était déclarée nulle... Oh ! combien ! Mais il ne prit pas cette injustice du sort avec stoïcisme. Il réclama et, tel un parlementaire impliqué dans une affaire louche, se transforma en accusateur ; il se plaignit de la mauvaise organisation, du dédain dont les concurrents furent victimes, du manque de canots pour communiquer avec les mécaniciens, de la contradiction flagrante entre les diverses décisions, etc., etc., et il termina en assurant que s'il avait commis une erreur, la faute était imputable au contrôle lui-même où deux bateaux identiques prêtaient à confusion. Il se défendit bien puisque l'Aéro-Club d'Angleterre demanda à la Fédération Internationale de lui accorder le prix. Mais était-il besoin d'en arriver là ? Une enquête rapide n'aurait-elle pas dû suffire à récompenser le vainqueur du fruit de ses efforts? Il avait accompli une très belle performance, dans des conditions difficiles, il avait donc droit à quelques égards.

On pouvait espérer que l'Aéro-Club de France chercherait à s'occuper de l'aviation puisqu'il est une société d'encouragement. Le don de deux millions accordé par M. Henry Deutsch de la Meurthe dans un de ces gestes, auxquels le mécène nous a accoutumé devait, dans l'idée des croyants, valoir à l'aviation un regain de vitalité. Tous pensaient déjà que des courses, des concours allaient être créés, que les inventeurs allaient pouvoir travailler, chercher, perfectionner. Il n'en a rien été, mais comme les salons de la société ont été enjolivées ! Et nous attendions toujours que l'Aéro-Club manifestât son existence par des actes vraiment aériens. L'attente ne fut pas vaine, mais le résultat fâcheux. Plus de trois mois furent nécessaires pour l'homologation du record de Casale, le premier pilote ayant dépassé 10.000 mètres. Il fallut qu'un Américain fit mieux pour qu'on se décidât à officialiser. Puis un imprudent se rappela qu'il existait un prix à disputer, la Coupe Deutsch. Cet imprudent s'appelait Sadi Lecointe. Il vint, il vola, il gagna. Grand émoi ! Mais alors que lui, comme tout le monde, était convaincu du succès, une décision de l'Aéro-Club changea la face des choses : il fut décrété que le prix ne pouvait être mis en compétition qu'à partir du 13 octobre. Désinvolture un peu bizarre qui étonna ! Sadi Lecointe aurait pu être prévenu auparavnt. Risquer de se tuer pendant 200 kilomètres couverts en 48 minutes n'est pas une distraction. Le lauréat devait avoir une compensation. Il avait disputé le prix du Président de l'Aéro-Club de France, il se l'était attribué, mais... on lui assura que ça ne comptait pas avant le 13 Octobre ! Etrange !

Telle fut la saison aérienne ! Si nous n'avions pas eu les voyages du Goliath, de Roget, de Lemaître, de Marchal, le record de hauteur de Casale, les assauts livrés par Sadi Lecointe à la vitesse, sans oublier l'atterrissage sur un toit du regretté Védrines, grâce à l'avion si sûr qu'est le Caudron G-3, la traversée de l'Arc de Triomphe par Godefroy, où en serions-nous ? Souhaitons que cette atmosphère d'indifférence s'éclaircisse; l'aviation française agonise... Il est vrai que nous continuons à payer des primes quotidiennes de vol à des militaires qui ne volent pas. Et c'est au moins une preuve de l'existence de notre cinquième arme.

JACQUES MORTANE.

MOUVEMENTS D'ENSEMBLE

De nombreuses écoles pratiquent maintenant la gymnastique rythmique. Mlle Ronsay est l'une des ferventes de cette préparation au sport qui ne doit pas être considérée comme un sport.

La Gymnastique rythmique et les Sports

Par Jeanne May.

CHAQUE fois qu'une démonstration de gymnastique rythmique est faite en public, la moitié des spectateurs sourit avec ironie, l'autre moitié admire le côté gracieux. Les uns et les autres se trompent : ceux-là parce qu'il n'y a pas de quoi se moquer, ceux-ci parce qu'ils ne comprennent pas l'importance physique du geste. La danse et la gymnastique rythmiques sont comme la langue d'Esope, la pire et la meilleure des choses. Les mouvements doivent être créés, mis au point par de véritables sportifs comprenant l'intérêt de chaque évolution, sinon, ils dégénèrent en mascarade piteuse et un tantinet ridicule.

En somme qu'entend-on par gymnastique rythmique ? C'est simplement une façon agréable comme pratique et comme spectacle de se livrer à une culture physique intensive. Rien n'est plus monotone et fastidieux que de faire des exercices chez soi. L'énergie la plus belle se refuse à admettre que chaque jour, matin et soir, le corps doit être entraîné avec régularité et méthode. C'est profondément fâcheux, car chacune d'entre nous y gagnerait une robustesse absolue, une cuirasse contre les maux, une plastique avantageuse. Que faire ? Des mouvements collectifs au club de sports : « Exercice d'assouplissement, flexion sur les jambes, commencez... » Ah ! non, délivrez-nous de cette instruction, archaïque et grotesque! Alors, Alors? on est arrivé à imaginer la gymnastique et la danse rythmiques. Les Dalcroze, les Hébert, sans oublier Femina-Sport, Académia, Mmes Poupard et Ronsay ont fondé des méthodes qui ont toutes pour but l'entretien parfait du corps, en adoptant des gestes toujours esthétiques mettant en valeur et faisant travailler tous les muscles. C'est la vieille formule : « Instruire en amusant ! »

Toutes les femmes devraient se livrer à ce véritable sport. Certes, il en est qui seraient inélégantes, mais elles n'ont nul besoin de s'exhiber en public. Elles auront vite fait de constater les bienfaits de ces exercices. Je sais, à partir d'un certain âge, il est délicat de modifier ses habitudes, mais est-il jamais trop tard pour bien faire ? Dans tous les cas, toutes les fillettes et jeunes filles devraient être initiées aux mystères de la gymnastique rythmique : de combien d'inconvénients seraient-elles préservées !

Nous avons le tort de toujours considérer le corps et les muscles comme d'agréables compagnes qui s'asserviront à toutes nos fantaisies. Il en est d'eux comme de l'être qu'on berne avec persévérance jusqu'au jour où il se révolte. Il ne faut pas jouer avec le feu, encore moins avec ses organes. Il arrive toujours un moment où l'on doit s'avouer vaincue. La maladie, avec tout son cortège raffiné, a vite fait de se venger de la désinvolture avec laquelle on a traité la carcasse ! La mode est la grande coupable, et tant que pour avoir l'air d'être chics, nous adopterons les multiples esclavages du corset, des hauts talons, etc., etc., nous ne devrons pas nous étonner si la vieillesse vient avant l'âge, si les corps se fripent et si le mal envahit notre être.

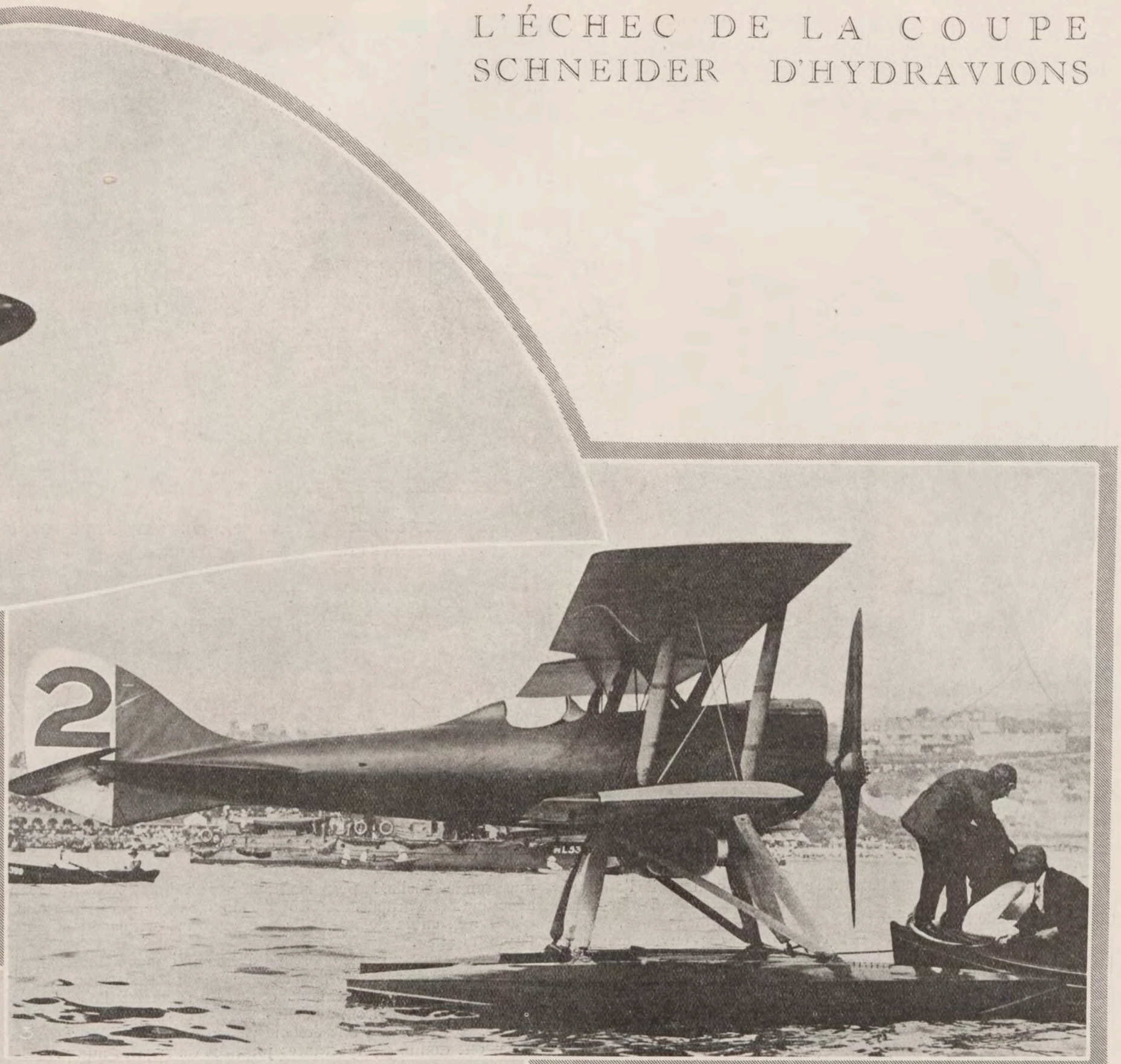
L'ÉQUILIBRE

La gymnastique et la danse rythmiques sont comme la langue d'Esope, la pire et la meilleure des choses. Tout dépend de la façon dont on la pratique.

Comme le dit le lieutenant Georges Hébert dans son remarquable ouvrage, *Muscle et beauté plastique* : « S'exercer, se développer, c'est, pour la femme, un véritable affranchissement, à la fois physique et moral. Au point de vue physique, certains maux qu'elle croit inhérents à son sexe disparaissent radicalement. C'est un des effets les plus caractéristiques, un des résultats les plus rapides de l'entraînement... Au point de vue moral, un changement complet de mentalité s'opère en elle. En même temps que de sa force, elle prend conscience de sa valeur. L'obligation où elle se trouve, pour produire du travail physique, de calculer toutes sortes d'efforts, exerce sa volonté et développe son énergie, ainsi que les qualités d'action nécessaires à la lutte pour la vie. »

Et dame, le féminisme étant à l'ordre du jour, du moment que la femme veut montrer sa valeur, qu'elle commence par modeler son corps et partant son caractère, par l'éducation physique. Après seulement, elle pourra songer à voter. Cela importe, croyez-moi, beaucoup plus que ceci ! JEANNE MAY.

L'ÉCHEC DE LA COUPE SCHNEIDER D'HYDRAVIONS



nemouth, Swanage et Christchurch. Un seul concurrent réussit à l'accomplir, ce fut Janello. Mais son passage n'ayant pas été contrôlé à l'une des bouées de jalonnement, l'Italien fut déclassé et la course annulée, renvoyée à 1920. Janello avait terminé en 1 heure 47 minutes 11 secondes. Par la suite, le Royal Aéro Club britannique demanda à la Fédération Internationale de lui attribuer la victoire. 1. Janello en vol. — 2. Janello après l'arrivée, — 3. Le Français Georges Casale. — 4. Le Français Sadi Lecointe.

FLEIG, VAINQUEUR DES SKIFFS JUNIORS

La saison d'aviron s'est terminée, le 21 septembre, par les régates du Rowing-Club de Paris, à Asnières. Fleig, de Strasbourg, gagna dans un beau style l'épreuve de 1.500 m. réservée aux skiffs juniors.

1

2

ARRIVÉE DE LA COURSE DE SKIFFS JUNIORS

La course de skiffs juniors permit au Strasbourgeois Fleig de remporter une belle victoire sur ses adversaires Couturier et Stock, tous deux de la Société d'Encouragement.

LES CHAMPIONS D'AVIRON

par E. Toulot

La saison d'aviron est terminée en France, comme elle l'est, ou à peu près, dans les pays voisins. On exagérerait en prétendant qu'elle fut brillante ; elle a été modeste, bien plutôt. A part la « Traversée de Paris à l'Aviron » et les « Epreuves Pershing », les réunions, tout en faisant honneur à leurs promoteurs, n'ont été que des tentatives recommandables pour remettre en mouvement un organisme que la guerre avait stoppé depuis cinq années.

Les conséquences d'un semblable arrêt ne sont pas faciles à corriger ; du temps est nécessaire pour réparer les pertes subies, de façon qu'on se trouve en présence d'un fossé à grande largeur séparant la période qui s'est terminée en août 1914 de celle qui va commencer avec l'année 1920.

En d'autres pays, malgré les vides causés par la guerre et la désorganisation qui en est résultée, on s'est repris assez vite.

L'Angleterre avait vu ses garages en partie fermés, quelques-uns réquisitionnés ; les clubs des universités étaient ruinés ; on y manquait de rameurs, nombre d'anciens étant tombés glorieusement, les nouveaux n'ayant pour la plupart, jamais monté en bateau ; enfin, les « coaches » (entraîneurs) faisaient tout autant défaut.

Néanmoins, grâce à l'esprit d'initiative des dirigeants, le Rowing anglais a pu montrer, aux Régates de la paix, à Henley, ce dont il était capable ; il nous a envoyé, sur la Seine, à Suresnes, une équipe universitaire et militaire tout à fait remarquable, d'une valeur extraordinaire.

La Belgique, ravagée par les Allemands, comme le nord de la France, malgré les déprédations de l'ennemi dans les garages de ses sociétés nautiques, a rapidement fait acte d'activité. Bruxelles a donné, comme au temps de paix, ses régates internationales, auxquelles participèrent des rameurs venus jusque de l'Italie ; et la Fédération belge des sociétés d'aviron a fait, récemment, disputer les championnats de Belgique. Liége, le berceau du Rowing belge, et la première ville saccagée par les Allemands, avait tenu à prendre part, en équipes, à ces deux réunions.

L'Italie, comme la France, a préparé, dans ses sociétés d'aviron, les jeunes des futures classes, et elle a mené cette entreprise sur une grande échelle, la plupart des sociétés italiennes s'y employant avec une belle ardeur. Aussitôt l'armistice signé, un grand besoin d'activité sembla s'emparer de tous et ce fut un réveil général de l'aviron italien.

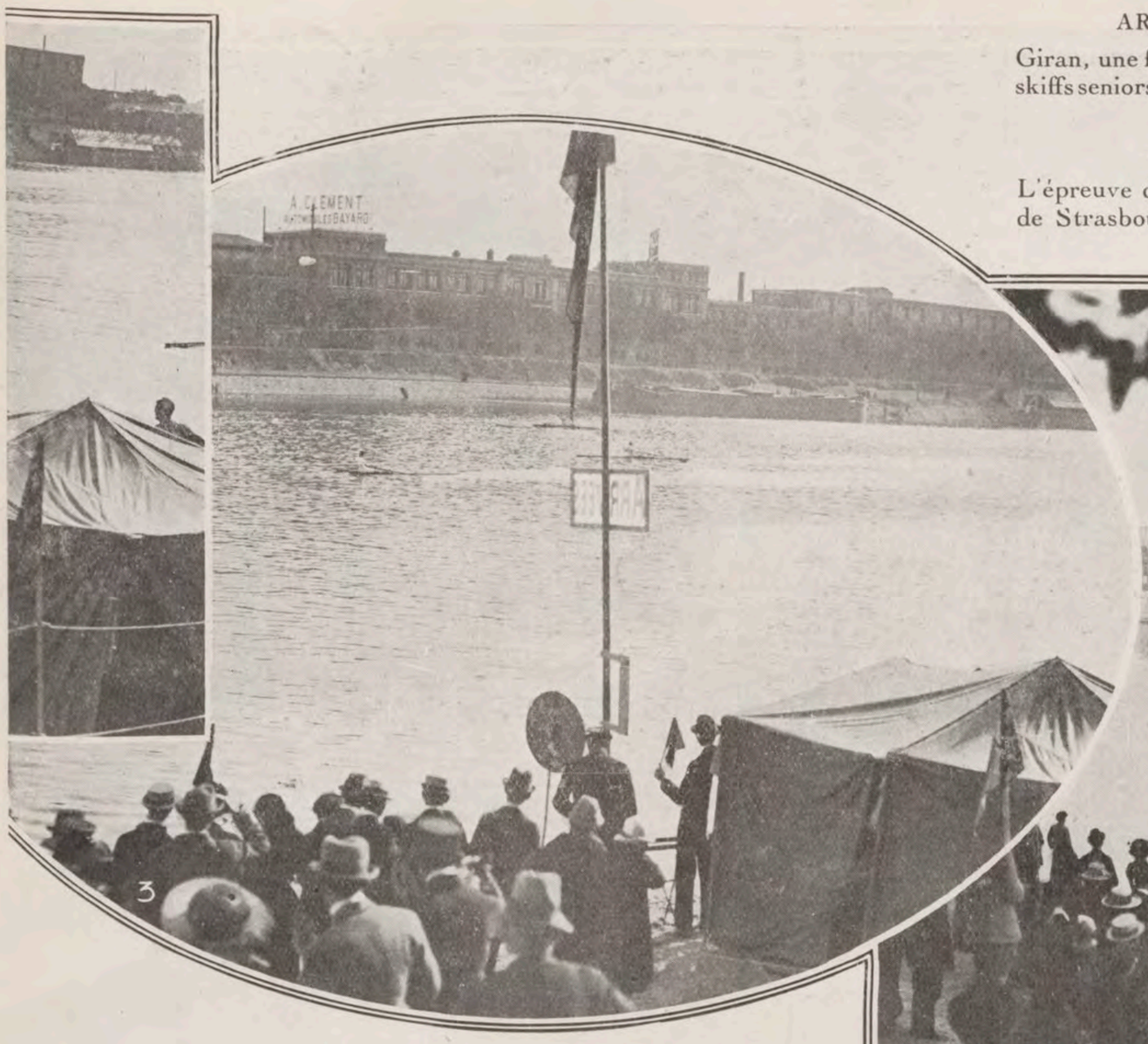
D'autre part, un gros effort a été accompli pour redonner la vie normale aux sociétés de l'ancien groupe de l'Adriatique qui, par suite de l'entrée des Allemands et des Autrichiens à la Fédération Internationale d'aviron, avaient été obligées de quitter cette Fédération. Les résultats ont été merveilleusement rapides : Trieste, Pola, ont donné d'importantes journées de régates auxquelles le succès ne pouvait manquer.

L'Adriatique a eu ses championnats, le 7 septembre, à Trieste ; celui en skiff a été remporté par le brillant junior de Lecco, Nino Castelli, champion d'Italie depuis le 20 septembre. Ce jeune espoir remplacera-t-il sur les champs de courses, et quand ? les fameux champions italiens Sinigaglia et Mariani, tous les deux glorieusement tombés à l'assaut du San Michele ? L'avenir l'apprendra. Les sociétés d'Italie ont la volonté, qu'elles marquent par une fiévreuse activité, de rattraper rapidement le terrain perdu ; nous le constaterons certainement en 1920.

La Suisse, qui est également notre associée à la Fédération Internationale d'aviron, a eu une saison de sport semblable, à peu près, à celles d'avant-guerre. Ses championnats nationaux, disputés à Genève, ont été particulièrement brillants. Comme d'ordinaire, Zurich s'est taillé la part du lion, avec les succès du Grasshopper. Schoechlin, de Bienne, a conservé le championnat en skiff.

En France, la seule épreuve classique de l'année a été la Coupe de Paris, fondation de l'Encouragement, et où Giran se montra le meilleur et enleva le Trophée à Testut. Aucun championnat. Pas de championnat de France, pas de championnats de groupes. Le Rowing Club de Paris a renvoyé à l'année prochaine son championnat de la Seine qui compte autant d'années d'existence que la Société doyenne fondée en 1853.

Surtout, n'oublions pas de rappeler que nos rameurs militaires ont pris part à la « Traversée de Paris », aux « Régates de la paix »,

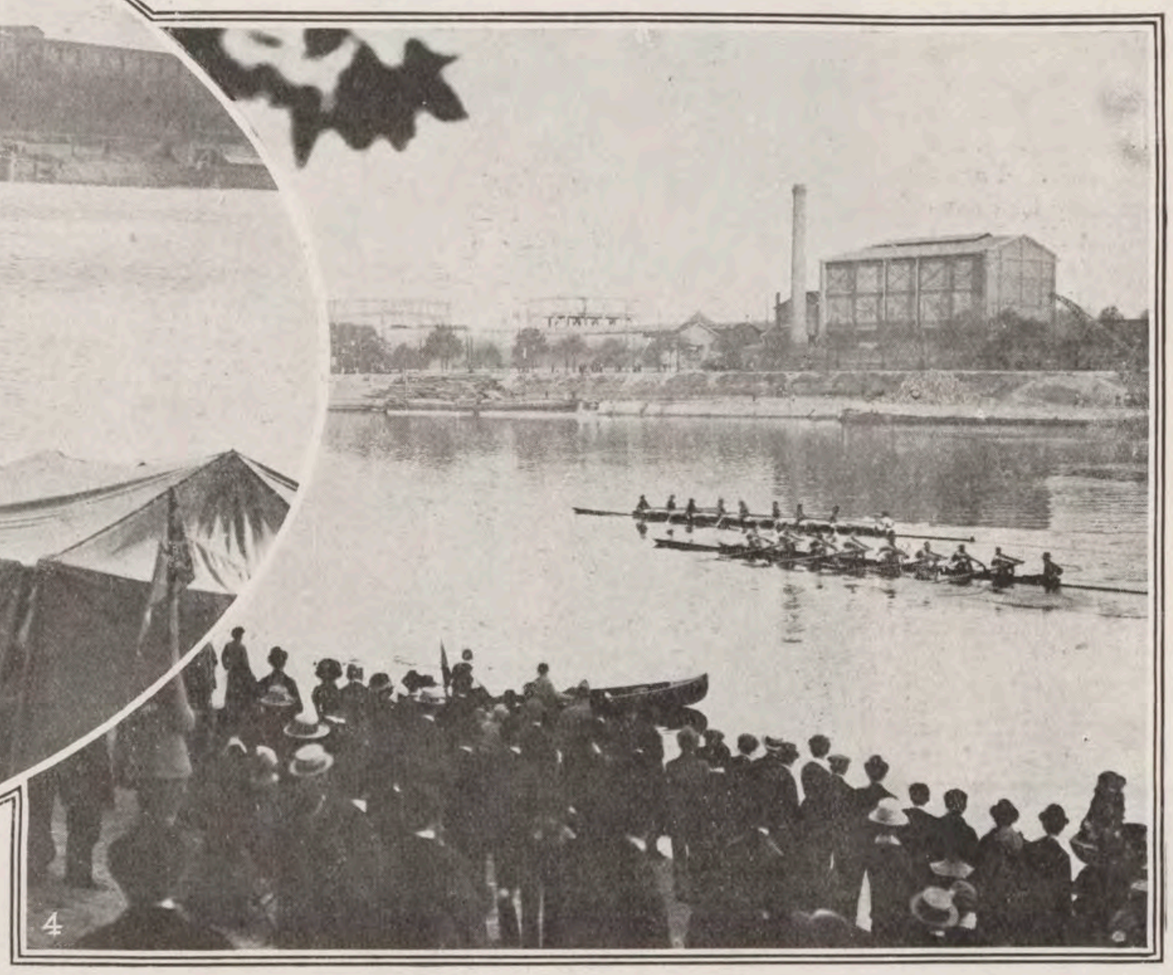


ARRIVÉE DE LA COURSE DE SKIFFS SENIORS

Giran, une fois de plus, prouva sa valeur en gagnant facilement la course de skiffs seniors par 3 longueurs sur Baudéchon. Le Calaisien Demolle était 3e.

ARRIVÉE DE LA COURSE EN 8 SENIORS

L'épreuve de 8 seniors fut l'objet d'un succès à l'actif du Rowing-Club de Strasbourg qui dut s'employer à fond pour gagner une longueur.



à Henley, et aux « Epreuves Pershing » où ils ont été les vainqueurs de la course à quatre.

Et, maintenant, nous sommes en présence de l'avenir. Que sera-t-il ?

L'automne et l'hiver vont être occupés à la préparation des nouveaux, à l'entraînement des débutants et juniors, ainsi qu'à la remise en forme des anciens que la guerre a épargnés et qui vont éprouver un vif plaisir à se remettre en bateau, en vue des luttes prochaines.

Au début de l'année qui approche, les sociétés tiendront un Congrès délibérant qui n'a pas eu lieu depuis le printemps de 1914. Nous reverrons — il faut l'espérer — la « Traversée de Paris à l'Aviron » et les Internationales du Comité des Régates de Paris. A la Pentecôte, on assistera certainement à la première réunion du match des Nations alliées, lequel sera comme un prologue aux Régates Olympiques de Bruxelles, au moins pour l'outrigger à huit. L'année 1920 est, en effet, une année Olympique, le retour d'une Olympiade.

La Fédération française d'aviron annonce que les championnats de France et les championnats d'Europe, dont l'organisation lui revient par tour de rôle, auront lieu l'année prochaine à Mâcon. La date n'en est pas donnée ; mais, par le fait qu'il s'agit de deux journées forcément très rapprochées, au même lieu, la seule date possible est le 15 août et le dimanche le plus proche du 15 août. Or, c'est le 15 août que seront disputées les Régates Olympiques de Bruxelles. Il se déduit donc de ces considérations que championnats de France et championnats d'Europe ne pourront prendre place au même moment à Mâcon, et que, par suite, et pour d'autres raisons encore, les championnats d'Europe devront être renvoyés à 1921.

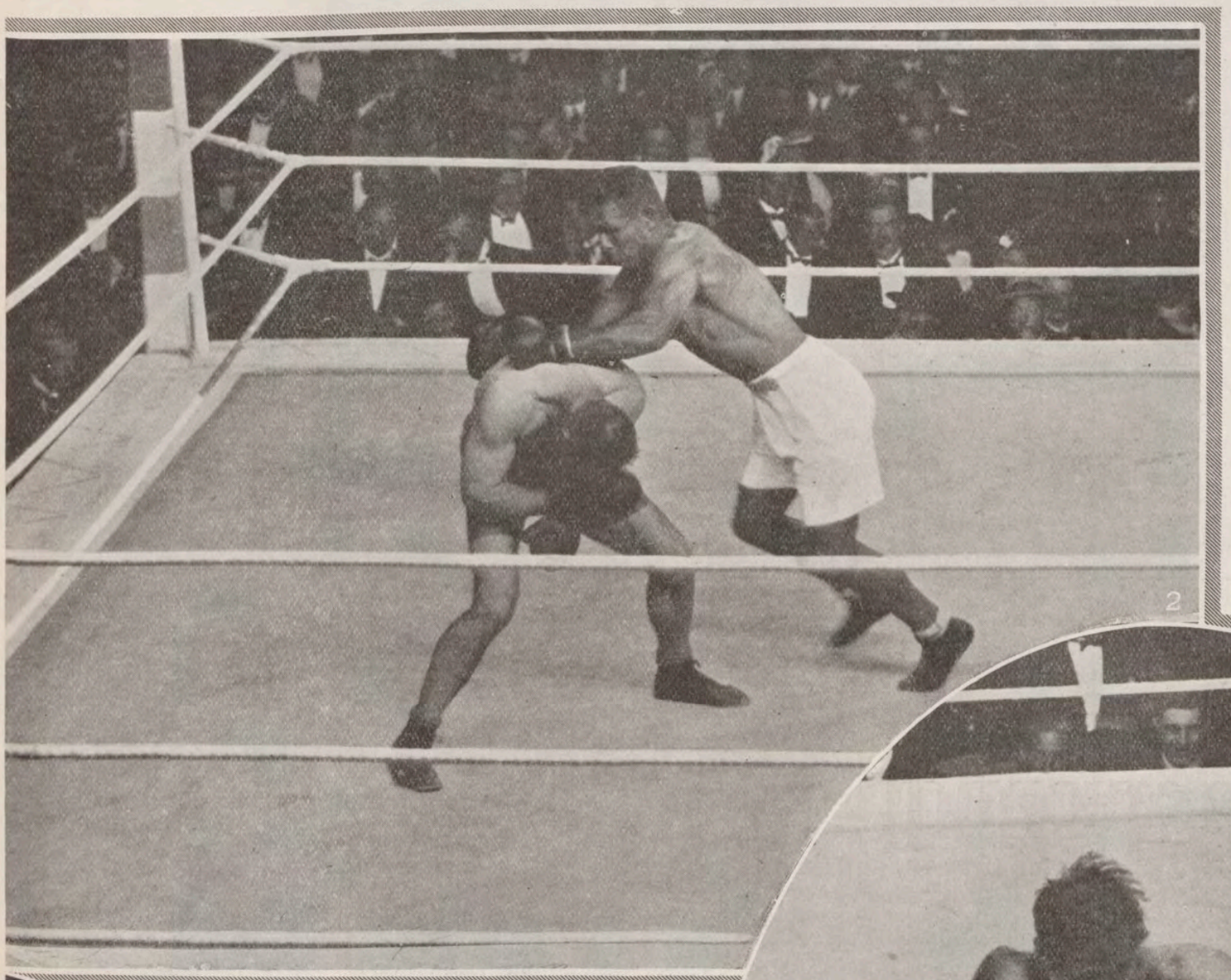
La plus importante, au point de vue sportif, des réunions d'aviron, en 1920, sera donc celle des Epreuves Olympiques, à Bruxelles. C'est en vue des luttes sévères auxquelles se livreront les meilleurs rameurs du monde qu'il est urgent de se préparer, étant donné que l'intervalle qui nous en sépare est extrêmement court, surtout pour les pays qui ont fait la dernière guerre.

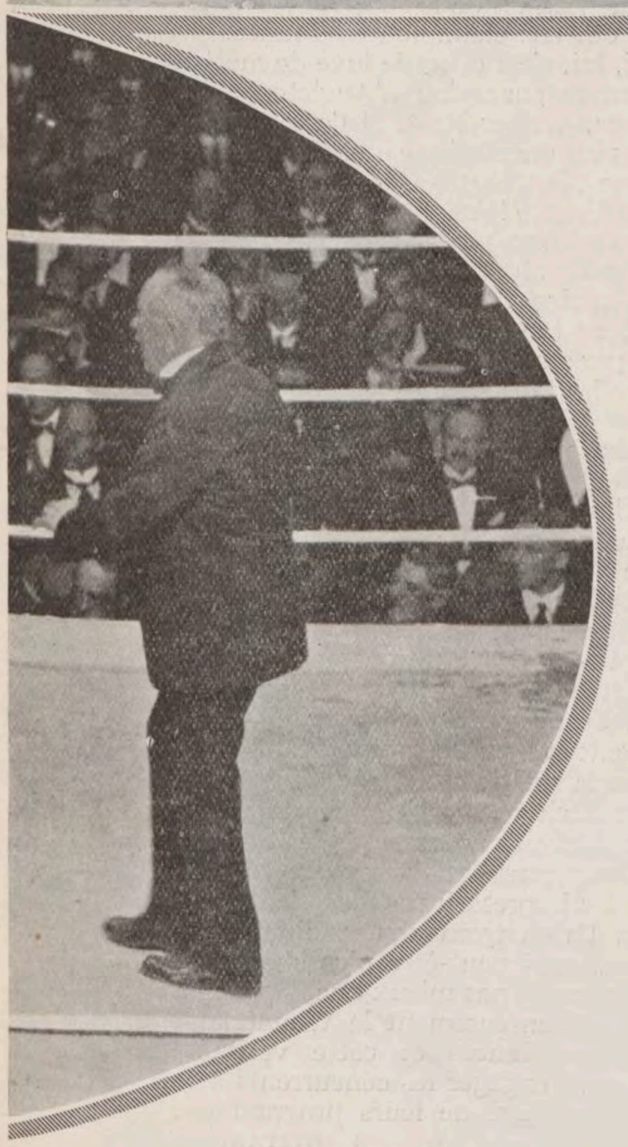
E. Toulot.

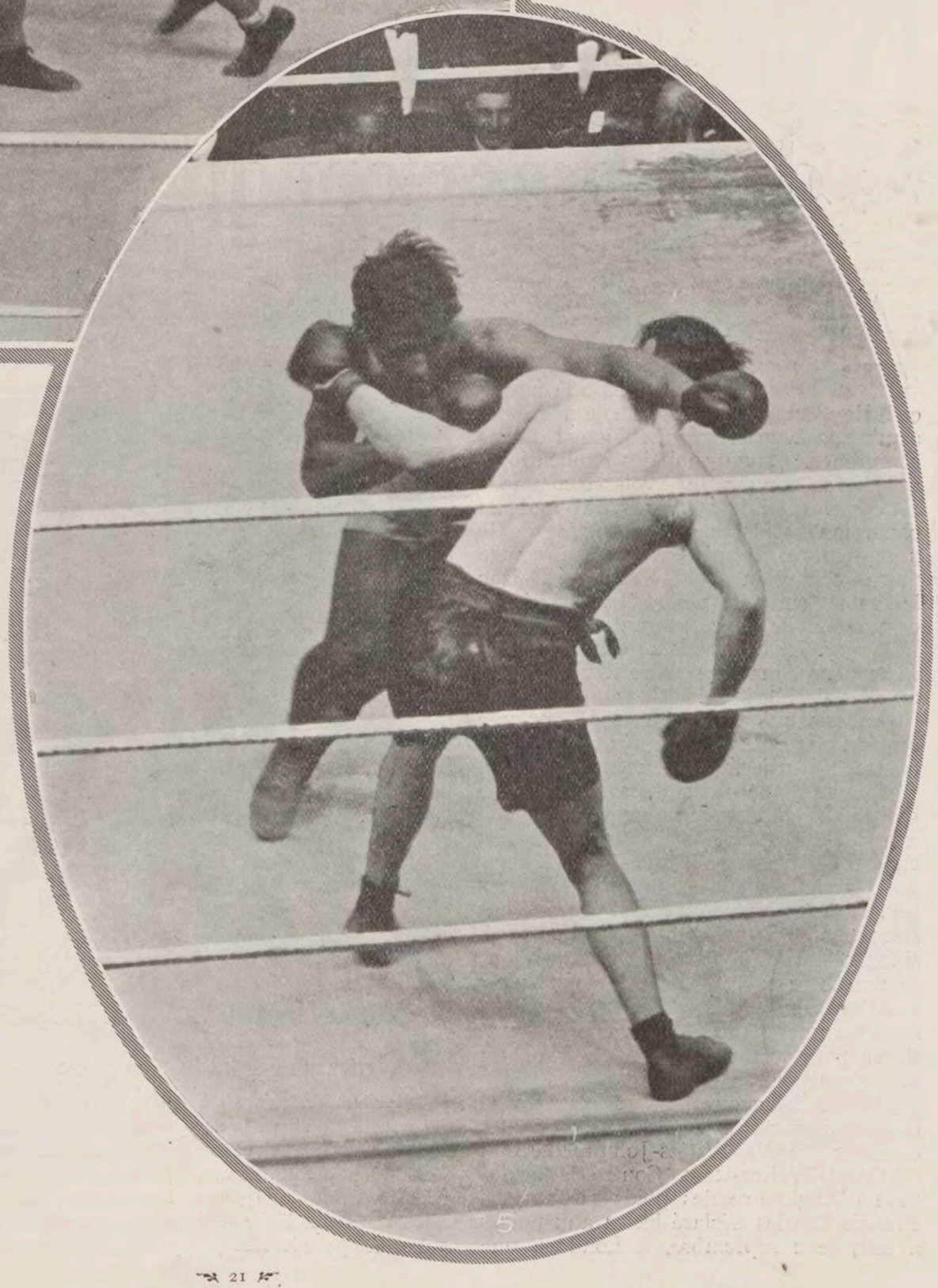
LE HUIT DE STRASBOURG

L'équipe de huit seniors du Rowing-Club de Strasbourg triompha de la Société Nautique de la Marne, le 21 septembre, à Asnières, après une course très disputée de bout en bout.

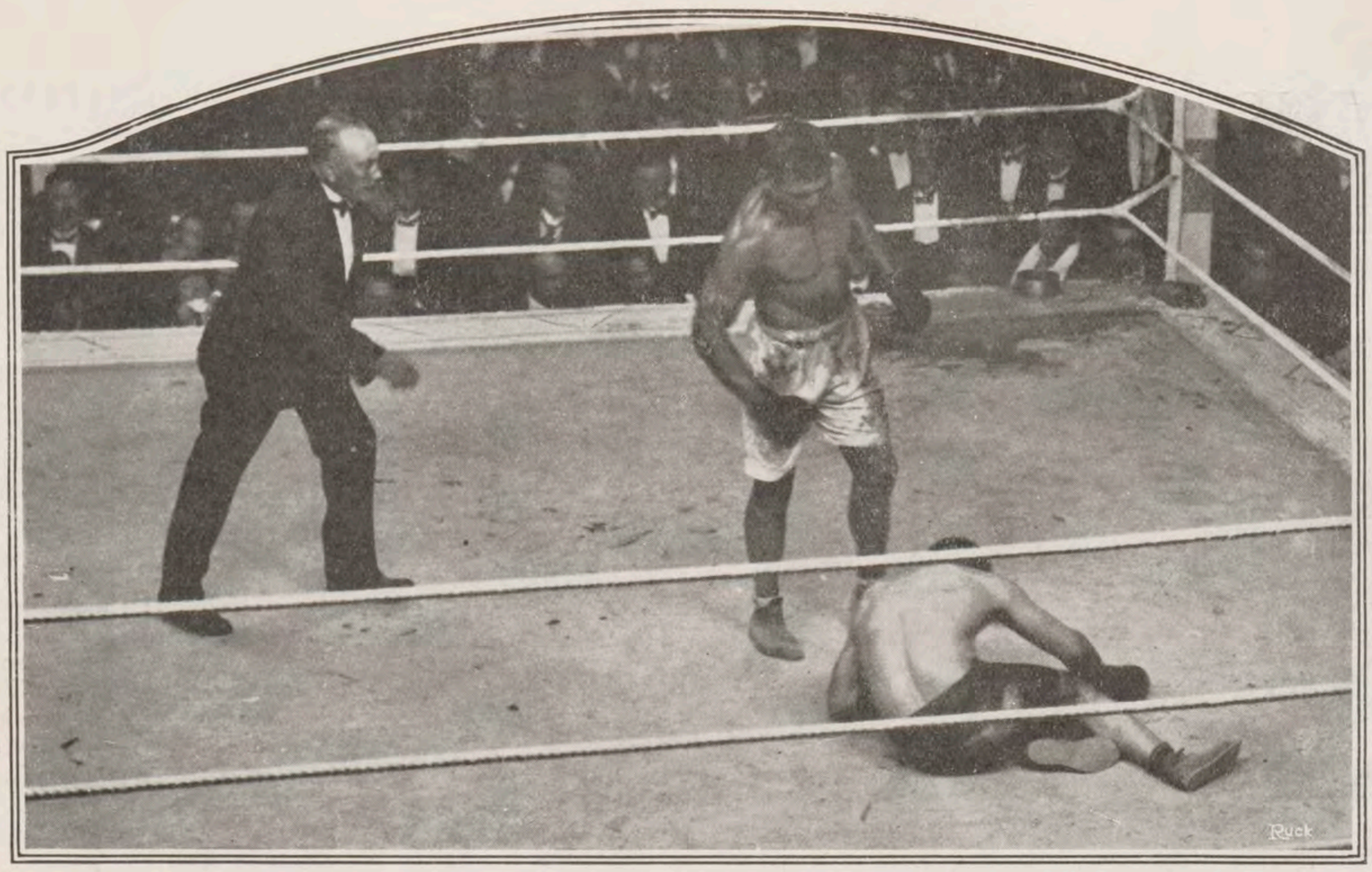
LE MATCH JOE BECKETT-EDDIE MAC GOORTY A LONDRES







Le match Joe Beckett-Eddie Mac Goorty était, dit-on, destiné à prouver la valeur du champion anglais au sujet d'une rencontre ultérieure avec Georges Carpentier, puis, s'il gagne, avec le champion du monde Jack Dempsey. Reconnaissons loyalement que Dempsey jouerait avec Mac Goorty si, en Amérique, on avait l'audace humoristique de le lui opposer. Cet Eddie Mac Goorty qui a été matché avec notre merveilleux champion poids moyens Balzac, n'était vraiment pas un cheval d'essai pour un champion poids lourds. Que Beckett l'ait battu, parfait ; mais ce n'est pas une performance dont il puisse se vanter. Il en a eu raison au 17e round par knock out, ce qui prouve que Mac Goorty résista fort bien. Bravo le Yankee ! Mais que Beckett ne prenne pas acte de son succès pour s'estimer un as du ring !



MAC GOORTY A TERRE

Joë Beckett s'attribua l'avantage sur Mac Goorty qu'il mit knock out au 17e round. Mais n'oublions pas que l'Américain est un poids moyen lourd et que sa défaite ne prouve pas du tout que Beckett soit un grand champion.

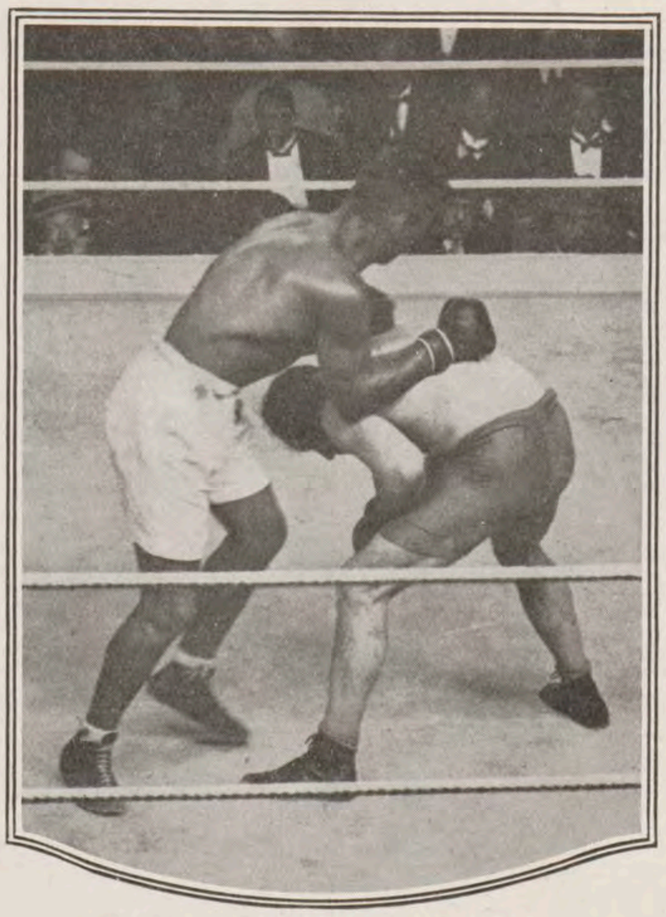
de Championnat en Championnat

par Jacques Mortane

ALLONS ! Tout va bien ! L'horizon commence à s'éclaircir ! Le 2 septembre, Beckett, le champion d'Angleterre toutes catégories, a réussi à triompher au 17e round du gros poids moyen américain Eddie Mac Goorty. De là à voir en lui le prochain champion du monde, il n'y a qu'un pas... un faux pas à franchir ! Si vous comprenez, donnez-moi des explications, car je ne saisis point. Je ne vois pas comment cet épouvantail de 75 kilos qu'on oppose au champion poids lourd d'Angleterre le 2 septembre et qu'on a matché contre notre champion poids *moyen*, Balzac le mois suivant, peut être considéré comme un échelon séparant Beckett de Dempsey. Le chauvinisme est une admirable chose, mais en sport il ménage de cruelles désillusions !

Je crois qu'on ne pourra donner une opinion sur Beckett qu'après son combat contre Carpentier, signé pour le 4 décembre. C'est alors que nous aurons une ligne d'égal à égal. Mais je ne pense pas qu'on aurait l'idée bizarre de mettre Carpentier en face de Degand ou de Marcel Thomas pour savoir s'il a une chance contre Dempsey. Ne nous emballons pas ! Considérons Beckett comme un homme dur, puissant, sinon scientifique et adroit et attendons sa rencontre avec Carpentier pour savoir si le titre de champion du monde des poids lourds a une chance de traverser l'Atlantique pour couronner un pugiliste du vieux continent.

J'estime beaucoup plus intéressants — et non par patriotisme exagéré — les combats Francis Charles-Johnny Basham et Criqui-Walter-Ross. Contre le champion d'Angleterre des poids mi-moyens, Francis Charles déclaré battu aux points a fait, le 2 septembre, à Londres, une exhibition remarquable, envoyant même à terre pour 7 secondes son adversaire. Nous allons enfin avoir un welter-weight digne de la catégorie, si, comme tout permet de le supposer, Francis Charles devient champion de France.



UNE ATTAQUE DE BECKETT

Joë Beckett rencontrait l'Américain Eddie Mac Goorty, à Londres, le 2 septembre. L'assistance nombreuse faisait croire qu'il s'agissait d'un match inoubliable. Certes, il fut beau et l'Anglais triompha, mais au 17e round seulement, et d'un adversaire plus léger et qui avait été arrêté par les policemen pour ivresse quelques jours auparavant.

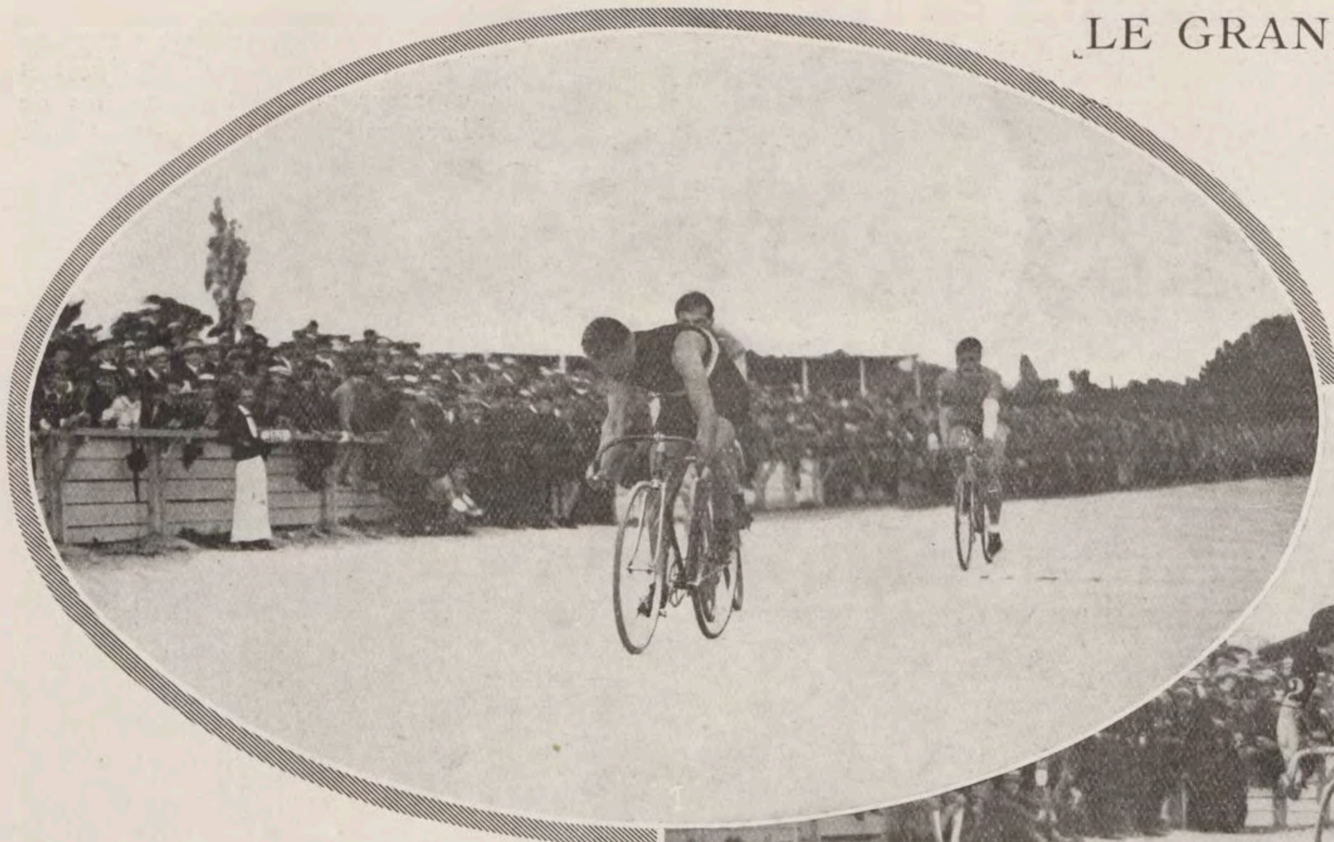
Criqui, lui, s'est offert le luxe de mettre knock-out le champion d'Angleterre des poids coqs, Walter Ross. Il l'a fait de la façon la plus académique et si définitive... qu'aucune photographie de l'exploit n'est venue en France ! Au 13e round, il envoya son adversaire au pays des songes, mais le gong retentit alors que Ross était encore au sol. Au signal du 14e, l'Anglais encore évanoui, se tenant à peine debout, était entouré par ses soigneurs. Criqui agit selon les règles les plus strictes du noble art en expédiant définitivement son rival sur le tapis. Certains protestèrent contre le Français, ils eurent tort. Les seuls coupables étaient les seconds qui n'avaient pas à rester dans les cordes. Ils devaient jeter l'éponge ou regagner leurs places.

Une belle bataille serait celle qui opposerait notre champion Ledoux à Criqui. Se déroulera-t-elle ? Ou serons-nous obligés de continuer à enregistrer les errements actuels : il est certain que les organisateurs ne pourront être pris au sérieux tant qu'ils feront de la publicité pendant huit jours sur un match qui, au dernier moment, sera remplacé par un autre. Si les boxeurs britanniques pressentis manquent de parole, que les impresarii prennent leurs précautions. Ils en trouveront toujours... et de valeur, mais peut-être plus chers, qui ne demanderont pas mieux que de venir à Paris. Fort heureusement le Wonderland a repris ses séances et cette véritable Académie va engager les concurrents à se soucier davantage de leurs programmes.

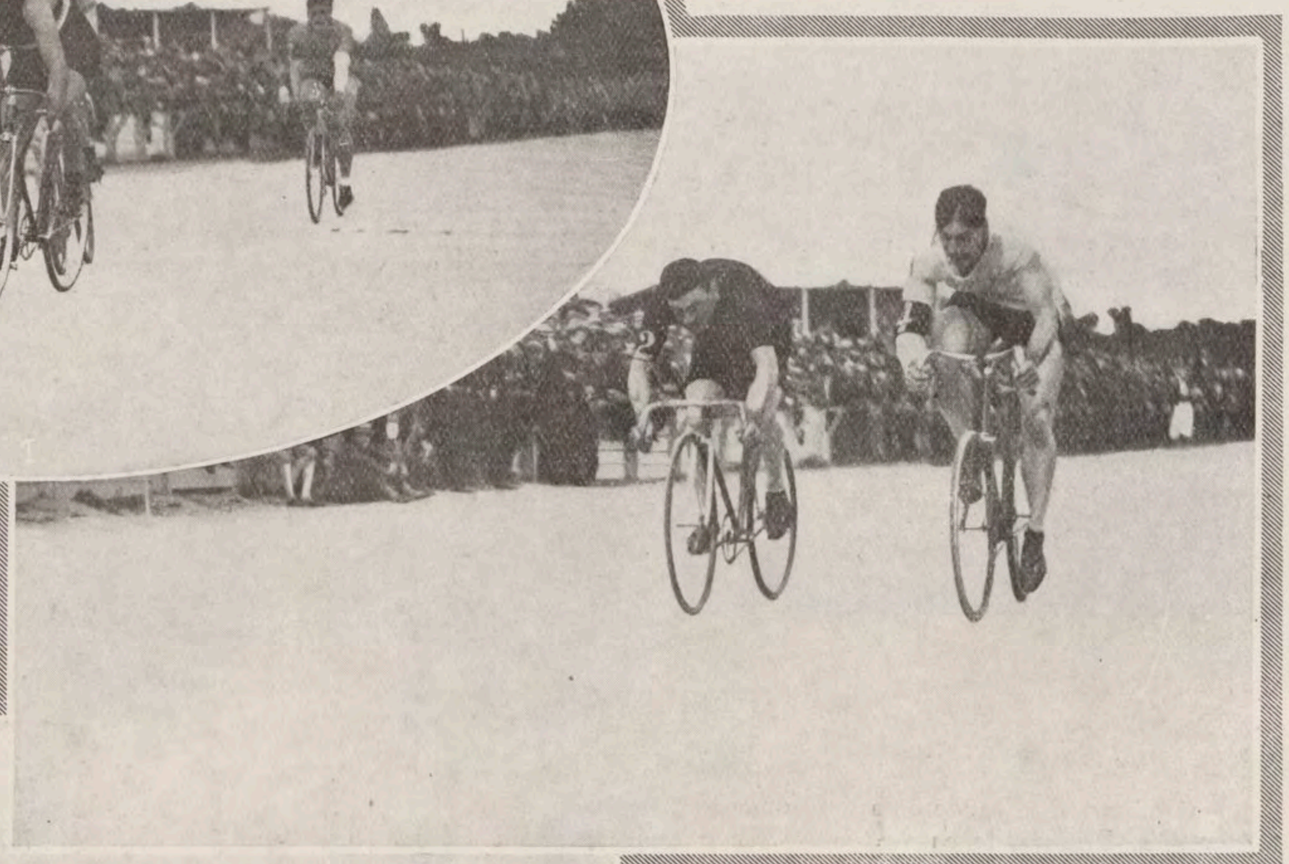
JACQUES MORTANE.

LE GRAND PRIX DE L'U. V. F.

Ce fut la première épreuve officielle sur piste disputée depuis la guerre. Le Grand Prix de l'U. V. F. fut couru au Parc des Princes, le 14 Septembre, et revint à Dupuy.



1. L'arrivée de la 1re demi-finale : Dupuy bat Parisot et Duclair.



2. L'arrivée de la 2e demi-finale : Poulain gagne devant Schilles et Veillet,

3. L'arrivée de la 3e demi-finale: Casas, échappé, précède de 100 m. Spears et Pouchois.

5. Le champion Dupuy qui semble actuellement le meilleur sprinter français.

4. Le départ de la finale : de gauche à droite, Dupuy (1er), Poulain (2e), Casas (3e).

GEORGES SÉRÈS

Sérès tint la tête depuis le départ et la conserva malgré les attaques de Didier, mais il termina exténué.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE 100 KIL. DERRIÈRE MOTOS

Le championnat de France de 100 kilomètres derrière motos se disputa au Parc des Princes, le 21 septembre. La victoire revint à Sérès, en 1 h. 30 m. 48 s. 1/5. De gauche à droite: Sérès (1er), Didier (abandonné), Miquel (2e), Fossier (abandonné), Larrue (3e), Brocco (4e).

Revenons aux courses Classiques

par J. C. Sels

Nous sommes actuellement dans la période des championnats de France. Cédant à de nombreuses sollicitations, l'Union Vélocipédique de France n'a pas voulu laisser s'écouler complètement l'année de la victoire, sans accorder l'autorisation de faire disputer quelques championnats de France classiques. Et si j'emploie cette expression restrictive, c'est que par une incurie, qu'on ne peut attribuer qu'à d'autres préoccupations, les championnats de vitesse, de demi-fond et de la route des amateurs et des indépendants ne sont même pas envisagés.

Par suite d'une modification dans la classification des coureurs, qui sont devenus des A, des A hors série, des B ou des B hors série, il semble que les éléments, jadis tant prônés, des amateurs et des indépendants sont actuellement mis au rancart, probablement pour avoir cessé de plaire. Et cependant, en Belgique, où l'on a suivi l'exemple de l'U. V. F., il y a quelques années, la catégorie des indépendants se montre très brillante et ses championnats ont eu lieu régulièrement. Je me refuse à croire qu'il y ait, en France, moins d'esprit d'initiative et d'organisation qu'en Belgique et cependant, devant l'évidence, je devrais m'incliner !...

Quant aux amateurs, les polémiques assez acerbes qui ont été créées, ont fini par émouvoir les dirigeants cyclistes, mais c'est pour l'année prochaine, pour les Jeux Olympiques d'Anvers. On espère, en invitant les organisateurs à créer des épreuves pour amateurs, voir sortir de terre de futurs champions, alors qu'il aurait mieux valu les encourager par l'entremise des clubs, d'où ils sortent et où ils auraient bien voulu rester, si leur présence pouvait y être utile.

Il s'est créé, il y a quelques semaines, un groupement qui a pour but, dans Paris d'abord, dans la France ensuite, de réunir des jeunes gens afin de leur inculquer l'esprit sportif en les encourageant par de petites satisfactions personnelles et non seulement par des paroles pontificales souvent exprimées avec l'intonation d'un ordre ou d'une menace. Le groupement a commencé par une petite société appelée : *Montmartre sportif*. Puis est venu le *Gros Caillou sportif*, qui sera suivi bientôt par *Voltaire sportif*, *Montparnasse sportif*, *Grenelle sportif*, *Auteuil sportif*, *Maillot sportif*, *Monceau sportif*, etc., de façon à former des essaims de jeunes activités, qui se grouperont fédéralement sous le titre de *Paris-Sportif*. D'autres villes de France imiteront cet exemple de vulgarisation, et bientôt l'Union Vélocipédique de France et les fédérations athlétiques s'apercevront qu'il n'est pas indispensable de siéger au sein d'une grande société — fût-elle reconnue d'utilité publique — pour faire du bon travail et pour arriver à des résultats positifs.

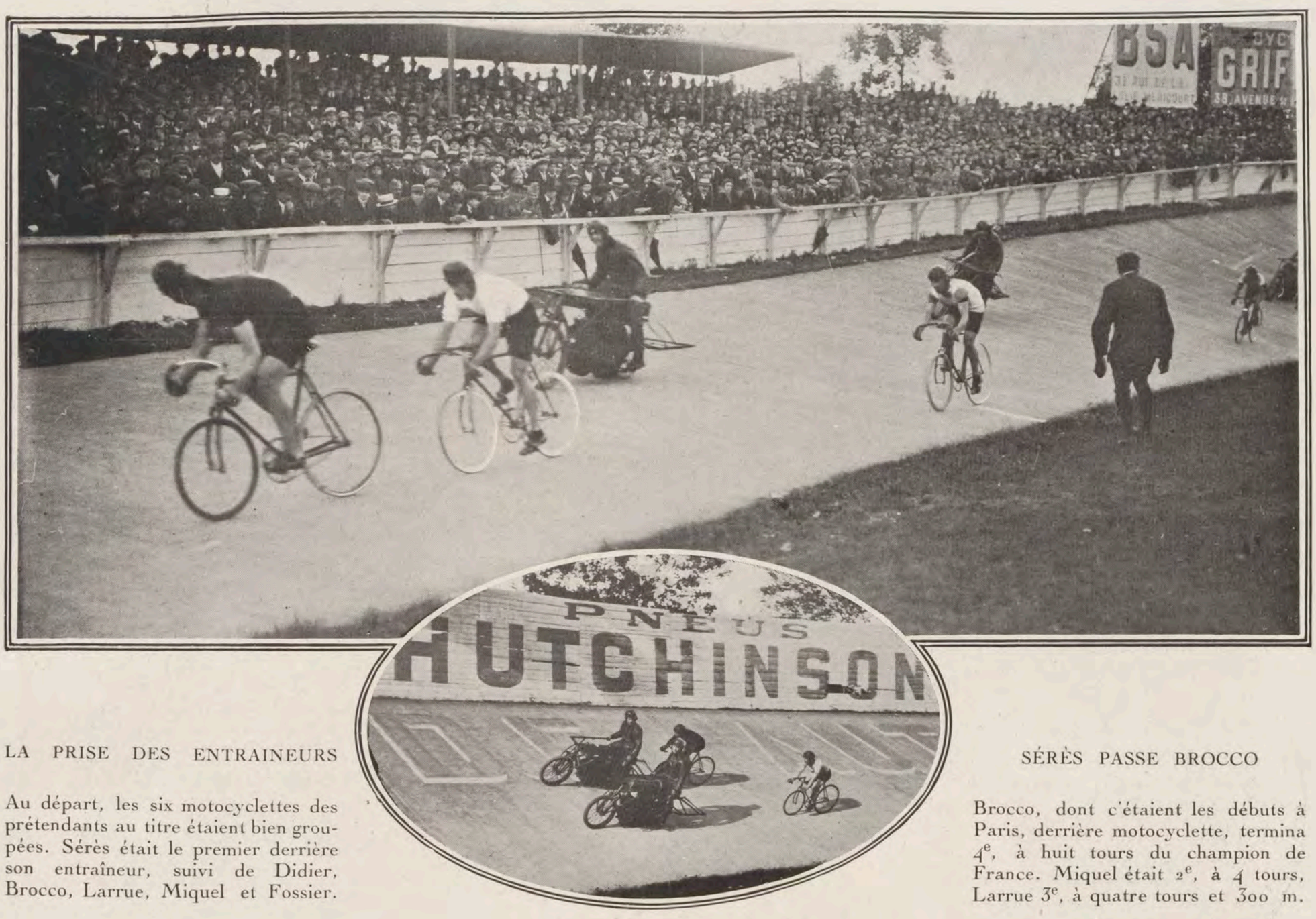
Mais revenons à la question des championnats. Celui de demi-fond derrière motocyclettes s'est couru au Parc des Princes. Il a été gagné par Sérès qui, depuis une dizaine d'années, avait l'ambition de revêtir le maillot tricolore du champion. Peu s'en fallut cependant que son rêve s'écroulât à nouveau, car le jeune Miquel qui, mieux que Sérès, a 100 kilomètres « dans les jambes », est venu l'inquiéter à la fin de l'épreuve quand le champion éprouvait une terrible défaillance, due, dit-il, à la faim.

En tous cas nous avons un nouveau champion de demi-fond, parce qu'on appelle encore les 100 kilomètres, du demi-fond.

Il serait même assez intéressant de savoir officiellement à quel kilométrage cesse cette dénomination pour devenir du fond, puis du grand fond.

On pourrait peut-être encore créer des championnats pour ces diverses catégories !

Mais Sérès pourra-t-il avec succès défendre le titre qu'il vient de conquérir sur la distance réglementaire de 100 kilomètres. A vrai dire, sa spécialité ne dépasse pas *l'heure* et ce n'est pas la limite du championnat... Si donc une course de 100 kilomètres était organisée, le champion serait-il à la place qui lui convient, c'est-à-



LA PRISE DES ENTRAINEURS

Au départ, les six motocyclettes des prétendants au titre étaient bien groupées. Sérès était le premier derrière son entraîneur, suivi de Didier, Brocco, Larrue, Miquel et Fossier.

SÉRÈS PASSE BROCCO

Brocco, dont c'étaient les débuts à Paris, derrière motocyclette, termina 4e, à huit tours du champion de France. Miquel était 2e, à 4 tours, Larrue 3e, à quatre tours et 300 m.

dire la première ? Le mot « champion » est évidemment synonyme de « meilleur » et il semble à quelques sportsmen que le titulaire, défendant les couleurs nationales devrait pouvoir le démontrer à l'occasion. Mais le règlement des championnats cyclistes stipule que le gagnant de la course du championnat reste champion toute l'année.

Dans d'autres sports, comme la boxe, l'aviron, le billard, la lutte, etc., il est permis de défier le champion pour essayer de le remplacer, si le challenger se montre meilleur que lui. En cyclisme, le champion peut devenir la plus grande « galette », même ne plus courir du tout ; il reste toujours champion pendant au moins douze mois. Ne serait-il pas opportun, au moment même où l'on travaille à la restauration des sports, de perfectionner également certains règlements en les appropriant aux circonstances ? Qu'est-ce qui empêche d'autoriser un homme ayant fait ses preuves, et donnant de sérieuses garanties, à défier le champion officiel qui peut n'avoir gagné son titre que par une chance imprévue ? Ce serait au contraire un stimulant merveilleux, tant pour les sprinters et les routiers que pour les stayers, d'avoir quelquefois la perspective de battre le champion pour son titre. Ce serait un attrait de plus pour les vélodromes où les courses redeviendraient plus classiques et moins fantaisistes. La question matérielle pour les professionnels est facile à résoudre. Au contraire, sachant le prix de leur effort, ils ne se désintéresseront plus du résultat, comme ils le font maintenant, persuadés que, perdant ou gagnant, ils passent tout de même à la caisse.

Le défi pour le championnat, c'est là un perfectionnement qui s'impose et qui forcera le titulaire à se maintenir en bonne forme s'il veut continuer à porter le prestige du titre, dont il est le dépositaire. Et ce raisonnement ne s'applique pas uniquement au championnat qui s'est couru le 21 septembre, mais encore à tous ceux qui se courront plus tard. Si l'on veut que le titre de champion garde sa valeur, il faut qu'il soit jalousement gardé, énergiquement défendu et honorablement porté.

Il y a en Angleterre, dans la boxe, une institution qui s'appelle « les ceintures Lonsdale » dont le gardien est forcé de relever tous les défis, sous peine d'être déchu de sa qualité, et cette création due à un sportsman éclairé est devenue le véritable championnat de l'Angleterre. Si les pouvoirs sportifs, craignant des complications internationales, hésitent à engager le titre de champion, pourquoi n'imaginent-ils pas quelque chose qui ressemble à ces ceintures Lonsdale, en stipulant que le tenant de la ceinture correspondant à sa catégorie, se déclare prêt à abandonner son titre si, pour une raison ou une autre, il doit abandonner sa « ceinture ».

D'ailleurs le cyclisme, en particulier, puisqu'il s'agit de cyclisme en l'occurence, l'a échappé belle. Peut-on se figurer le désarroi dans lequel on se serait trouvé si le gagnant de Paris-Roubaix 1913 et 1914 avait été champion de France, et il avait les qualités pour l'être ? Peut-on se figurer le maillot tricolore détenu en prison en prévention, car la condamnation annule, non pas le championnat, mais le droit de faire partie des sociétés sportives. Et ne pouvant plus concourir, le champion (car rien n'empêcherait qu'il ait été champion), serait resté titulaire du championnat jusqu'au championnat suivant.

Pour remédier à tout cela, il ne faut qu'un peu d'initiative et beaucoup de logique. On aurait tort de croire que je veuille exposer le champion à être continuellement sur la brèche, mais il est permis de croire que si pour chaque défi qui lui est lancé par une voie officielle (à réglementer), on accorde à un champion un délai d'un mois ou six semaines pour soigner sa préparation, il n'y aurait là rien d'excessif. On pourrait arguer encore que la plupart des grands coureurs champions, ou pouvant l'être, font leurs engagements au début d'une saison et ne trouveraient pas le temps nécessaire pour relever un défi de championnat. Mais quel est l'impressario de piste qui ne saisirait pas au bond la balle qui représenterait un match de championnat, le jour même de l'engagement du coureur-champion ? Celui-ci pourrait dire aussi qu'un match de championnat vaut, au point de vue rémunératif, beaucoup plus qu'une course ordinaire. C'est vrai, et s'il ne s'agit plus que de cette simple formalité, je ne crois pas qu'elle puisse susciter de très grandes difficultés, les deux adversaires ayant toujours le droit d'engager des enjeux personnels qui peuvent très bien compenser les différences pécuniaires qui pourraient surgir au dernier moment. D'ailleurs c'est là tout simplement, je le répète, une question de réglementation dont on peut prendre l'exemple dans les statuts de la fédération française de la boxe.

J.-C. SELS.

LA REPRISE DU FOOTBALL-ASSOCIATION

tembre, le Beerschoot A. C. d'Anvers etait opposé, à Saint-Ouen, à l'Union Sportive Suisse. Le lendemain, sur le même terrain, il battait le Red Star par 2 buts à 0 (1. 2, 3, le match Beerschoot-U. S. Suisse). — 4 et 5. Le 14 septembre, le C. A. S. G. rencontrait le F. C. de Rouen et en triomphait par 4 buts à 0.

3

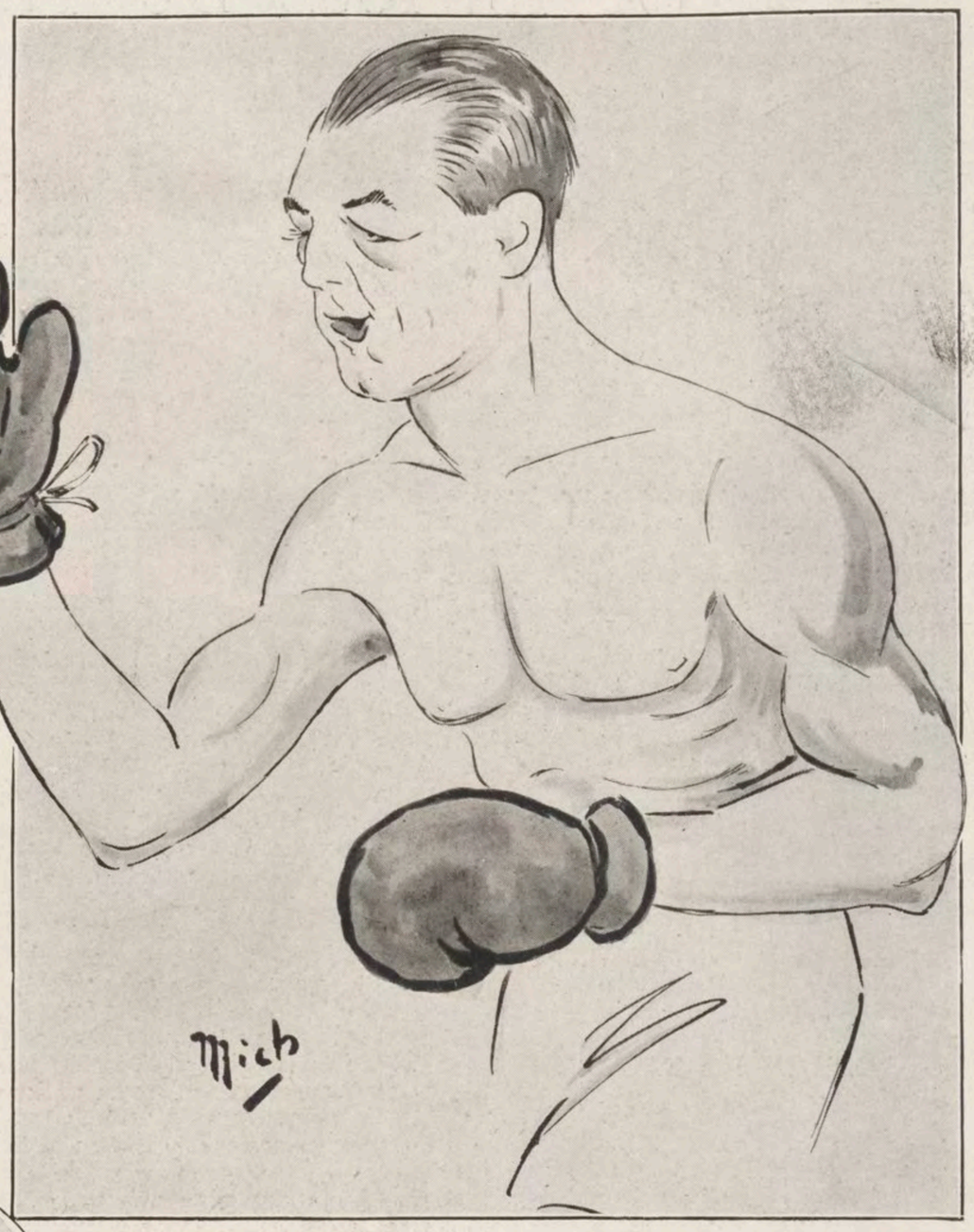
5

Mich-Cinéma

Septembre

IL A LE SOURIRE...

Eudeline, manager de Criqui, regarde étendu à terre le champion Walter Ross et a le sourire, le sans-cœur...

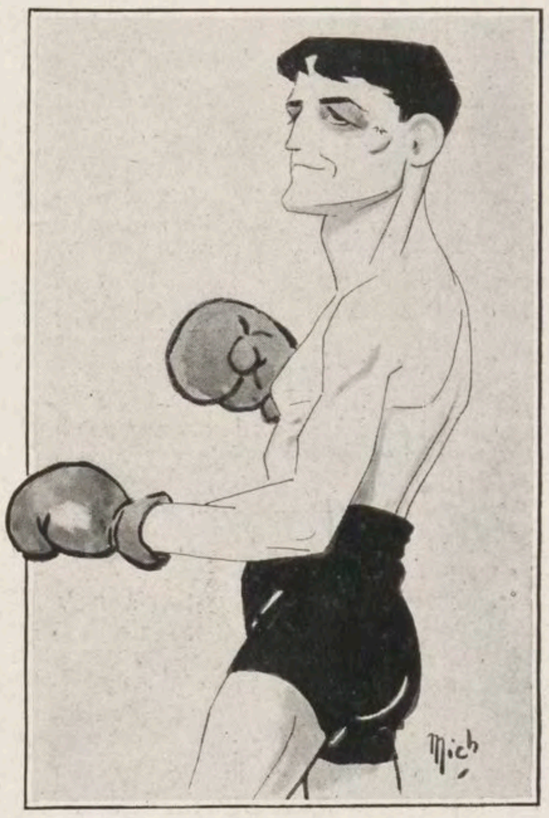


CRIQUI

Grand comme un poids lourd, Criqui n'est pourtant qu'un poids coq qui vient d'abattre le champion d'Angleterre, Walter Ross.

BOSSOUTROT, L'UN DES HÉROS DU GOLIATH

" Traverser le désert en avion ce n'est rien, rester isolé du monde pendant 6 jours, vétille ; mais faire 100 kilomètres à travers les sables, à dos de chameau, quelle atrocité ! "



PAPIN

L'élégant champion de France des poids légers fait peur aux Anglais qui, genre Starmer, préfèrent s'abstenir de venir à Paris pour ne pas y être battus.

OH! LES VIEUX BRAVES!

De gauche à droite, Duménil, vainqueur du critérium des Ancêtres, le père Lenguet, 73 ans, le père Duchêne, héros de cette course qui est ouverte aux concurrents ayant entre 40 et... 80 ans.

SÉRÈS

Champion de France des 100 kilomètres derrière motocyclette. Il porte un casque pour empêcher ses derniers cheveux de s'en aller.

DUPUY

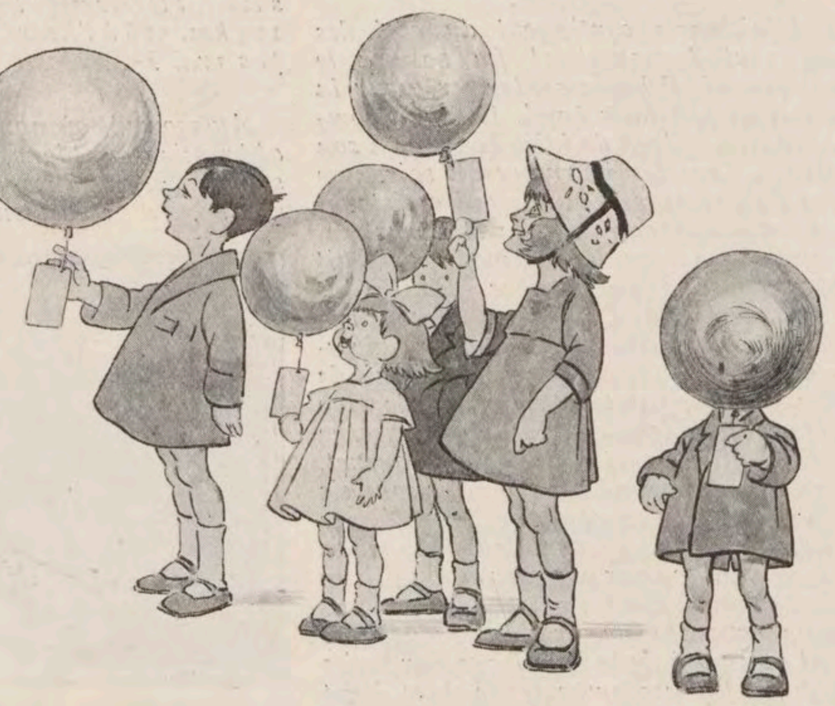
Le grand sprinter français qu'on croyait le meilleur, mais qui n'est que caporal devant le... Sergent.

LES BALLONS ROUGES

Le but sportif de la course des ballons rouges est de former les jeunes caractères en les habituant à se séparer sans douleur, ni larmes, d'un jouet qui leur est particulièrement cher!

SPORTS D'ENFANTS...

Une concurrente de la course des patinettes! Telle la fortune, avec cette différence qu'elle emploie deux roues, elle s'habitue à faire son chemin dans la vie.



REVUE DES SPORTS

INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS DE SEPTEMBRE 1919

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légende précise et détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Nous serions donc reconnaissants à tous ceux qui voudront nous aider dans notre tâche. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

AU FIL DU MOIS

L'ORDRE ne règne même plus à Varsovie... et encore moins dans le sport! Le syndicalisme va-t-il avoir raison du muscle ? Les athlètes vont-ils, tels les machinistes et lads se rébellionner ? La question est angoissante. En rugby, un problème se pose : où doit être la tête, où doit se trouver le comité directeur ? Les Méridionaux ont vite trouvé la solution : « Dans le Sud-Ouest, » déclarent-ils. » Et vraiment on ne saurait les accuser de chauvinisme, leur raisonnement étant absolument logique : « N'est-ce pas dans le Sud-Ouest que le rugby est le plus pratiqué... » Ils auraient pu ajouter : « ...et le mieux ». Et d'une ! En association, graves discussions aussi : les équipes ont-elles le droit de rencontrer des neutres qui ont accepté de jouer contre les empires centraux ? Les opinions sont partagées. La majorité semble admettre qu'elles le peuvent. Tant pis, soyons avec la minorité. Il nous paraît absolument légitime d'empêcher tout rapport avec des sportsmen qui continuent à entretenir des relations d'amitié avec nos ennemis. Les equipes françaises, anglaises, belges, italiennes, tchéco-slovaques, etc., sont assez nombreuses pour permettre aux Suisses, Suédois et autres neutres de jouer des matches internationaux. Fidèles au principe « dis-moi qui tu hantes, je te dirai qui tu es », les dirigeants refusent toute contamination. Ils ont raison.

Par contre, les chefs des 3 F. de football-association exagèrent quelque peu lorsqu'ils prennent une décision dans le genre de celle qui vient de frapper un joueur. Celui-ci a été suspendu pour trois mois, avec interdiction de jouer « même dans les matches d'entraînement ». Cette injustice et cette façon d'intervenir dans la vie privée d'un club doivent être signalées dans l'espoir qu'elles ne se reproduiront pas. Peut-on en effet empêcher un athlète de disputer une partie amicale pour entretenir sa forme, alors que le match n'est pas public ? Pourquoi ne pas lui interdire aussi de fumer et d'aller au café ?

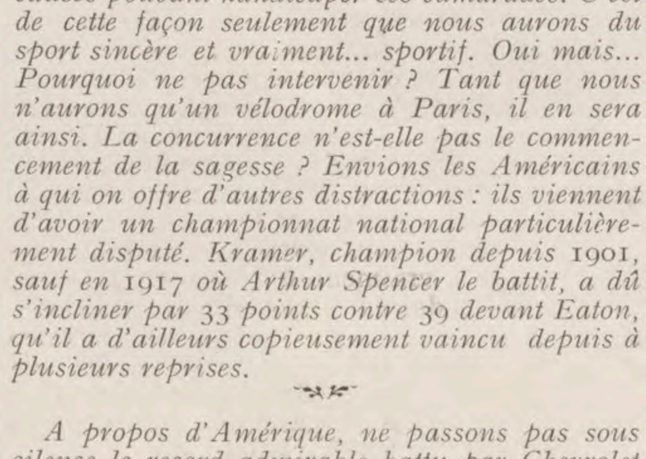
Et les défaillances continuent du côté des organisateurs et des sportifs! La boxe a le record : ce mois-ci, l'Anglais Starmer, pour la troisième fois, a fait faux bond. Il devait combattre Papin, il négligea de faire honneur à son contrat. Mais, dans les journaux du soir, une note aurait pu prévenir le public qui assista, il est vrai, à un match entre Papin et Bernstein. Hélas ! Celui-ci avisé au dernier moment n'était nullement préparé à pareil choc. Papin fut excellent camarade. A Bordeaux, même incident, avec cette différence que les deux adversaires omirent de faire le voyage : il s'agissait de Blink Mac Clowskey naturellement, et de Bob Scanlon, le nègre, évidemment. En ce qui concerne le boxeur X... dit Journet ou le boxeur Journet, dit X..., mon amitié pour Decoin dont je connais l'esprit sportif et la scrupuleuse loyauté, me permet de déclarer que les lettres de l'alphabet ne seront plus employées pour désigner les pugilistes au Nouveau-Cirque. Rendons hommage en passant à cette organisation, grâce à laquelle le public peut assister à de la belle boxe aux tarifs les plus réduits. Par ces temps de vie chère, il est utile de signaler cette révolution dans un sport qui fut toujours coûteux.

Le vélodrome continue à attirer la foule, même ceux qui voulaient applaudir le champion Sergent, qu'une incompatibilité d'humeur avec la direction nous priva si longtemps de voir à l'œuvre. Cette question qui n'a rien de sportif est attristante et prouve combien le côté spectacle et coterie domine dans ces sortes de manifestations, rappelant de si loin les belles réunions d'antan. Les épreuves classiques reviennent peu à peu, mais à côté d'elles combien de mascarades lamentables où le règlement est rarement appliqué... Ou, s'il est appliqué, il est d'une flagrante injustice. Le Vélodrome d'Hiver a été mis à mal le 28 Septembre à propos de tours à rendre à des coureurs tombés. La faute en était aux spectateurs certes, mais surtout aux organisateurs. Pourquoi user d'indulgence envers ceux que la chance ne favorise pas ? Une crevaison, une chute sont des incidents qui font la glorieuse incertitude du sport. Dans les hippodromes, on ne rend pas 100 mètres à celui qui tombe. Dans le Tour de France, celui qui crève ne reçoit aucune bonification. Alors ? Je vais assister à une course de 100 milles : les concurrents partent au coup de pistolet et c'est au plus valeureux ou au plus chançard à triompher sans s'occuper des causes pouvant handicaper ses camarades. C'est de cette façon seulement que nous aurons du sport sincère et vraiment... sportif. Oui mais... Pourquoi ne pas intervenir ? Tant que nous n'aurons qu'un vélodrome à Paris, il en sera ainsi. La concurrence n'est-elle pas le commencement de la sagesse ? Envions les Américains à qui on offre d'autres distractions : ils viennent d'avoir un championnat national particulièrement disputé. Kramer, champion depuis 1901, sauf en 1917 où Arthur Spencer le battit, a dû s'incliner par 33 points contre 39 devant Eaton, qu'il a d'ailleurs copieusement vaincu depuis à plusieurs reprises.

A propos d'Amérique, ne passons pas sous silence le record admirable battu par Chevrolet à Shepsead-Bay, le 20 septembre. Selon les quotidiens, il parcourut les 150 miles en 49 m. 54 s., soit à 290 kilomètres à l'heure. Jugez-un peu ! Mieux qu'un avion. Hélas ! les journaux s'étaient légèrement trompés : l'allure avait été de 175 km. 518 à l'heure, ce qui est déjà joli, n'est-il pas vrai ?

Au moment où nous cherchons en France des apprentis champions, on ne saurait trop insister sur la performance du jeune Rouennais Duquesne, le 21 septembre, dans la course de 3.000 mètres de l'interclubs du C. A. S. G. Guillemot, qui semblait s'attribuer une victoire facile, avait 50 mètres d'avance aux 2 kilomètres, lorsque Duquesne fournit son effort et le rejoignit en moins de deux tours. Il passait ensuite en tête, mais était remonté et dépassé à 15 mètres du but. Le temps de 9 m. 0 s. 3/5 prouve la valeur de la performance et permet d'attendre beaucoup du Rouennais Duquesne s'il est préparé et entraîné avec méthode.

Ah ! oui, des entraîneurs, voilà ce qu'il nous faut, si nous ne voulons pas jouer les inutilités aux Jeux Olympiques. — J. M.



LE 11 SEPTEMBRE, AU BOURGET, LE GÉNÉRAL DUVAL, COMMANDANT L'AÉRONAUTIQUE, A PASSÉ UNE REVUE EN L'HONNEUR DE L'AVIATEUR GUYNEMER, TUÉ A L'ENNEMI.

COURSE À PIED

LE SPORT EN VOYAGE

DANS ces dernières semaines, nos différents champions d'athlétisme se sont promenés d'un bout à l'autre de la France, à Oyonnax, à Tours, à Marseille ; ils sont allés à Londres, à Luxembourg, à Genève, à Bruxelles. Ils ont ainsi prêché, chez nous et à l'étranger, la bonne propagande sportive par le fait et par l'exemple. Partout, sauf en Belgique où ils ont remporté une victoire à la Pyrrhus, ils ont été fêtés et ils ont connu le succès.

Mais comme nous n'oublions pas que les Olympiades d'Anvers auront lieu dans un an, nous ne nous déclarons pas satisfaits dès que nous apprenons que nos athlètes s'attribuent les premières places partout où ils se présentent. Nous voudrions que les temps ou les distances des performances soient légèrement, mais régulièrement améliorées : or, le record de 13 m. 765 de Paoli au lancement du poids mis à part, rien de tel ne s'est produit jusqu'à présent. Et comment pourrions-nous réaliser des progrès avec ces déplacements si lointains et presque incessants ? Notre équipe de champions de France d'athlétisme est une équipe de commis-voyageurs qui colportent l'article du sport, mais qui ne font rien pour améliorer sa qualité.

Pendant que nous piétinons ainsi sur place, que font nos voisins ? Les Belges, ces nouveaux venus à l'athlétisme, ont déjà quelques hommes qui, en 1920, ne seront pas loin d'atteindre la classe olympique : tels Brochard, un sprinter remarquable qui a fait 10 s. 4/5 aux 100 mètres, Delarge, qui bat aisément tous nos champions sur 800 et 1.500 mètres, et Van Campenhout qui, s'il reste encore loin des 14 m. 36 s. 4/5 de notre Bouin aux 5 000 mètres, n'en est cependant pas à une minute comme nos représentants. Les Belges ont deux entraîneurs professionnels anglais d'athlétisme ; pour leur équipe nationale de football-association, ils en ont au moins trois ; Max-Well, les deux Bunyom sont d'ores et déjà retournés à Bruxelles, où ils séjournaient avant la guerre. En Angleterre, la Fédération s'est décidée, après de multiples hésitations, et devant la révélation d'athlètes comme les deux Hill et Butler, à s'engager aux Jeux olympiques, et on peut être certain que cette résolution n'a pas été prise à la légère par la

A LA FÊTE DE ROUEN, LE 7 SEPTEMBRE, ROUELLÉ, DU CLUB ATHLÉTIQUE DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, RÉUSSIT A SAUTER EN HAUTEUR 1 M. 75 ET SE CLASSE PREMIER.

LE PÉDESTRIAN ANGLAIS SHRUBB, SPÉCIALISTE DES LONGUES DISTANCES, REMET A SES DEUX FILS LES PRIX QU'IL VIENT DE GAGNER DANS SA COURSE DE RENTRÉE.

L'ÉQUIPE PREMIÈRE DU CLUB ATHLÉTIQUE DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE A TRIOMPHÉ DE L'E. S. BIENFAISANCE, LE 14 SEPTEMBRE, A PARIS, PAR 4 BUTS A 1.

mère-patrie du sport : si les Anglais participent à l'Olympiade de 1920, c'est qu'ils ont des chances de succès. La Suède, la Norvège et le Danemark viennent de disputer à Stockholm une Olympiade scandinave qui a duré trois jours et qui nous a permis de constater d'après les résultats combien l'effort de préparation est sérieux et quels redoutables adversaires nous trouverons dans ces pays du Nord. A côté des Suédois qui ont déjà gagné des championnats en Angleterre, on a vu un athlète comme Engdahl faire moins de 49 secondes aux 400 mètres.

Quant aux Etats-Unis, ils ont organisé près de New-York une sorte d'olympiade ouverte aux Américains qui furent mobilisés pendant la guerre : les renseignements qui nous sont parvenus à ce sujet prouvent que les Américains ne s'endorment pas sur leurs lauriers, et qu'ils veulent rendre leur victoire de 1920 aussi totale que celle des Jeux interalliés de 1919.

En France, on a créé un Comité de préparation olympique, dont la composition est excellente : de Fleurac, Belin du Coteau, Poulenard, Ragueneau et Renard sont d'anciens champions animés d'un dévouement absolu à la cause du sport. Ils ont les meilleures intentions : mais pour qu'ils puissent réaliser leur programme de propagande et de recrutement, il faut qu'ils soient aidés pécuniairement d'urgence. Il est grand temps de nous mettre à l'œuvre si nous tenons à ne pas jouer un rôle ridicule à Anvers. Comment se procurer l'argent, nerf de la guerre, mais aussi de toute entreprise sportive de grande envergure ? Une souscription nationale donnerait sans doute d'excellents résultats, mais à échéance lointaine. Or, il faut aller vite : c'est pourquoi des crédits d'Etat sont nécessaires. Si on n'arrive pas à intéresser la France et son gouvernement à un effort où le renom de notre pays est en jeu, mieux vaut que nous nous abstenions, et que nous nous bornions à laisser à nos écrivains et à nos artistes le soin de maintenir notre supériorité intellectuelle et artistique. — André Glarner.

FOOT-BALL RUGBY

DE QUELQUES AMÉLIORATIONS

Une légende voulait que les accidents fussent au football américain d'une fréquence et d'une gravité telles que s'imposait sur la ligne de touche la présence d'un nombre de remplaçants prêts à entrer en jeu, égal à celui des joueurs.

La nécessité de cette présence est en réalité commandée par une autre cause, la possibilité au football américain de remplacer un joueur par un autre, sans pour cela que blessure il y ait. « Dans cette phase de la partie, il nous faut un excellent coureur ; je prends cet homme, dit le capitaine, au lieu de celui-ci dont les services me sont en ce moment inutiles ; il me faut un homme lourd et possédant un rush puissant, je prends celui-là ; un homme aux coups de pied splendides : que cet autre entre en jeu. » C'est ainsi que sont utilisés à bon escient les joueurs qui sur la touche casqués et matelassés, enroulés dans leur couverture, attendent à cropetons qu'on les invite à entrer dans la lutte.

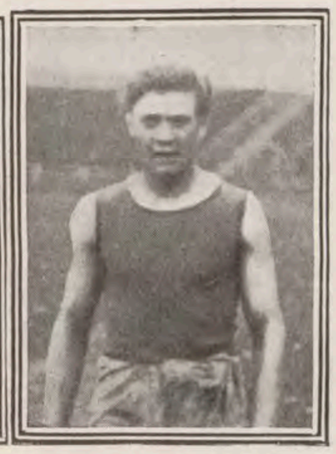
Le jeu que l'on joue en France est devenu rude, très rude, et trop, je crois. Dans les conversations particulières qu'échangent les spectateurs, il est question (ce ne sont peut-être que des histoires de brigands) de combinaisons basées sur la brutalité. « C'était entendu d'avance, dit le gros monsieur ; il fallait le démolir ; lui parti, toute l'équipe s'écroulait ; il était la clef aussi de toutes les combinaisons. Entre nous, pourquoi aussi faire jouer un joueur si délicat ! » Et l'on discute ! est-ce un hasard, est-ce le résultat d'une tactique qui a laissé en présence d'un quinze complet, une équipe amputée d'un ou de plusieurs de ses joueurs, après un quart d'heure de jeu ?

La possibilité de remplacer un joueur blessé diminuerait l'intérêt qu'il y aurait à « sortir » un joueur du camp adverse que l'on jugerait redoutable. Le remplaçant, plein d'ardeur et de forces neuves, viendrait peut-être donner un nouvel élan à l'équipe que l'on aurait voulu amputer. Evidemment, il faudrait limiter (à deux par exemple) le nombre de remplacements possibles au cours d'un match. Là, gît la difficulté, me répond-on, vous ne faites que reculer la limite de la brutalité ; les deux premiers blessés compteraient pour du beurre ; le troisième seul serait sérieux, et le match ne commencerait vraiment qu'après l'entrée sur le terrain des deux remplaçants prévus. Pour Dieu non, alors, ne limitons pas ! Mais voilà la porte ouverte aux supercheries : « Je suis fatigué, je m'arrête, amenez un remplaçant. » A quoi voulez-vous en effet juger qu'un joueur a ou non véritablement besoin de quitter le terrain ; bien malin qui oserait l'affirmer !

L'idée n'est donc pas excellente, sa mise en pratique étant difficile. Il est inutile de changer les règlements, le gros monsieur nous en conte, cet hiver on jouera sans brutalité inutile, et les matches de championnat eux-mêmes seront dépourvus de violence.

Et si le hasard veut qu'une équipe ait un de ses joueurs blessé dès le coup d'envoi, elle nous montrera qu'on gagne à quatorze un match qu'on aurait peut-être perdu à quinze. — Jacques Dedet.

LE 16 SEPTEMBRE, SAINT-ORENZ, A GAUCHE, GAGNE LA COURSE DE 1500 M. A FOURAS.



LE BELGE BROCHARD, LE 28 SEPTEMBRE, A RÉUSSI A GAGNER LE 100 M. EN 10 S. 4/5.

FOOT-BALL ASSOCIATION

L'ŒUVRE A ACCOMPLIR

Notre jeune Fédération Française de Football-Association est à peine créée que déjà de multiples aléas semblent devoir venir entraver son développement, son succès.

Le problème des relations internationales, celui non encore complètement élucidé des relations interfédérales, les questions d'organisation, de mise au point, de qualifications même, forment toute une série d'écueils que les dirigeants de notre nouveau groupement vont avoir à éviter ou à solutionner.

Dès les premières rencontres de cette saison, la question des relations internationales s'est posée précise et a naturellement motivé deux courants contraires d'opinions qui peuvent donner lieu à une première scission.

Le Comité National des Sports avait décidé de rompre désormais toute relation non seulement avec les ennemis, mais encore avec les neutres qui ne boycotteraient pas ceux qui furent pendant la guerre nos adversaires. Cette décision quelque peu intransigeante ne fut pas ratifiée par notre jeune Fédération de football-association qui en autorisant les rencontres d'une de nos équipes militaires en Suède, le match Red Star contre Etoile Football-Club de La Chaux-de-Fonds, qui venait de se mesurer contre un team allemand, s'insurge nettement contre le Comité National des Sports, issu de toutes nos grandes fédérations sportives. L'autorisation accordée par la F. F. F. A. est, du reste, d'autant plus grave que l'Angleterre, la Belgique, et probablement l'Italie, partageraient entièrement les idées du Comité National des Sports et cesseraient toute relation avec les neutres poursuivant leurs rencontres avec les centraux.

L'intérêt du football français exige le maintien des bonnes relations avec l'Angleterre et surtout avec la Belgique et il faut espérer que la F. F. F. A. épousera, si du moins elle y est mise en demeure, la ligne de conduite, la plus avantageuse pour l'intérêt de ses adhérents.

Il serait à craindre, en effet, qu'une décision contraire donnât lieu à nouveau aux déplorables scissions d'avant-guerre. L'U. S. F. S. A., tout comme la F. C. A. F., n'ont, en effet, pas encore désarmés et n'attendent que la plus petite faute pour reconquérir la direction du football-association qu'ils viennent de perdre. La mise au point d'une organisation nouvelle, les inévitables incidents qui naîtront certainement d'un championnat, cette année beaucoup trop chargé, les délicates questions de classification, la véritable épuration devenue nécessaire dans tant d'équipes où le professionalisme n'est même pas déguisé, vont rendre extrêmement ardue la tâche des dévoués qui ont pris en main la direction du football-association français. Faisons-leur crédit et au lieu de les critiquer, de les blâmer, aidons-les dans la réalisation de leur œuvre.

La Fédération unique est la formule idéale

LES RÉGATES DE CHRISTIANIA

1. *Sirocco*, parmi les concurrents qui viennent de prendre le virage du retour, continue à gagner de vitesse. — 2. *La France* et *Nina III* vont se présenter au départ. — 3. Le temps s'étant mis au calme plat, neuf bateaux sont obligés de se faire remorquer par un canot automobile. Le dernier est celui du Kronprinz Olof, non classé. — 4. En pleine course. — 5. *Sirocco*, grand vainqueur de la catégorie des 12 m., dans la tempête.

LE 2 SEPTEMBRE, A STOCKHOLM, UNE ÉQUIPE AMÉRICAINE DÉFILA AU STADIUM OLYMPIQUE AVANT DE MATCHER L'ÉQUIPE SUÉDOISE QUI TRIOMPHA PAR 3 BUTS A 2.

ÉQUIPE DE L'UNION SPORTIVE SUISSE QUI S'EST FAIT BATTRE, LE 13 SEPTEMBRE, A PARIS DE 2 BUTS A RIEN, PAR LE BERSHOOT ATHLETIC CLUB, APRÈS UNE BELLE PARTIE.

L'ÉQUIPE DU FOOT-BALL CLUB DE ROUEN, SURNOMMÉE " LES DIABLES ROUGES ", S'EST FAIT BATTRE, LE 14 SEPTEMBRE, PAR LE CLUB DE LA GÉNÉRALE, PAR 4 BUTS A RIEN.

qui seule peut permettre le développement et le succès. Laissons à ses dirigeants le temps de parachever l'organisme et ne nous lançons pas inutilement dans une nouvelle croisade qui, multipliant les scissions, nous ramenerait à la lamentable situation d'avant-guerre.

L'union fait la force et, sans unité de direction, sans unité d'action, il n'est, croyons-nous, pas de succès. — E. G. DRIGNY.

DÉBUT DE SAISON

ENCOURAGÉS par les honorables recettes réalisées la saison dernière par le football-association nos clubs parisiens avaient inscrit cette année à leur calendrier, dès la reprise, toute une série de matches tant internationaux qu'interrégionaux qui furent loin de remporter au point de vue sportif comme au point de vue financier le succès escompté.

La regrettable concurrence qui naturellement sévissait en maîtresse a naturellement éparpillé sur différents terrains les quelques milliers de spectateurs partisans du football-association et naturellement la dispersion fut contraire aux recettes.

Côté sportif, résultats également peu flatteurs pour notre amour-propre national. Belges, Suisses, Italiens qui tour à tour vinrent nous rendre visite sortirent tous vainqueurs, et ces résultats ne rachetèrent pas la piteuse exhibition fournie par nos nationaux au cours d'une tournée beaucoup trop prématurée en Suède.

Sans vouloir diminuer en rien la réelle valeur des clubs qui nous rendirent visite, une des grandes causes des défaites enregistrées fut certainement due au manque de préparation, de cohésion, à l'absence complète d'entraînement.

Réunissant souvent, pour la première fois, leurs équipiers, certains de nos clubs s'attaquèrent à des teams très homogènes et en parfaite condition. Ce manque de préparation, rendu plus nécessaire encore après cinq ans souvent de séparation, fut préjudiciable à nos équipes qui, délaissant les grands matches, auraient dû rechercher dans des rencontres faciles la cohésion et l'entraînement indispensables. Des premiers résultats enregistrés, il semble résulter que les meilleures équipes de la saison dernière semblent, encore cette année, les plus qualifiées pour jouer les premiers rôles. Le Club Athlétique de la Société générale et l'Olympique notamment possèdent des teams de grande classe et devraient se distinguer au cours des prochains championnats. Ces derniers très chargés par suite du trop grand nombre de clubs classés cette année exceptionnellement en première série doivent donner lieu à toute une série de rencontres fort intéressantes. Souhaitons toutefois, sans trop y croire, voir abandonner dans cette compétition le trop dur « jeu de coupe » : les progrès du football-association français ne pourraient qu'y gagner.

ESSAIS DE CEINTURES DE SAUVETAGE PERMETTANT D'APPRENDRE A NAGER RAPIDEMENT ET SANS AVOIR LA CRAINTE DE COULER AU FOND DE L'EAU.

NATATION

LE MATCH FRANCE-BELGIQUE

DANS la piscine de Saint-Gilles (Bruxelles) a eu lieu, le dimanche 21 septembre, le match France-Belgique. Le match qui comportait course et water-polo fut encore une victoire pour nos amis les Belges. Pourtant en water-polo l'équipe de France en grand progrès fit une exhibition admirable et ne succomba que de 3 goals à 0. N'oublions pas que les Belges sont les grands spécialistes du jeu de water-polo et battirent souventes fois les meilleures équipes anglaises. Le score ne fut donc pas désastreux. Il n'en fut pas de même en course de relais où nous succombâmes de 25 mètres. Notre équipe de relais, malgré la présence de Pouilley, fut nettement surclassée et ne fut pas un instant dans la course. L'équipe de relai belge composée de Davin Delahaye, Cluats, Bauwens et Coq fit

HUOT, DU C. A. S. G., L'UN DE NOS MEILLEURS JOUEURS DE FOOTBALL ASSOCIATION.

FANNY DURACK (A GAUCHE), L'UNE DES PLUS REMARQUABLES NAGEUSES D'AMÉRIQUE.

une grande impression et parcourut la distance dans le temps excellent de 2 m. 32 s. soit moins de 31 secondes aux 50 mètres pour chacun des cinq concurrents. Je ne crois pourtant pas que la meilleure équipe française ait été sélectionnée ce jour-là... En cherchant bien, les dirigeants de la Natation à l'U. S. F. S. A. auraient peut-être découvert dans quelques coins de clubs, les sprinters capables de réduire les 25 mètres qui nous séparaient de nos adversaires... — HENRY DECOIN.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE WATER-POLO

LES Tourquennois sont champions de France... de justesse. Quand donc les équipes françaises seront-elles composées de Français ? L'équipe des Enfants de Neptune de Tourcoing qui vient de conquérir à nouveau le titre de champion de France possède dans ses rangs deux joueurs belges ! Avouez que dans une équipe qui se compose de sept joueurs c'est un peu exagéré.

N'empêche que l'équipe de Tourcoing frisa la défaite et que le team de la Libellule lui donna beaucoup de travail. Ce sont des parties qu'il est bon de ne jouer qu'une seule fois l'an. N'est-ce pas Beulque ? Après une partie assez cafouillée, où la Libellule fit montre de tactique, les Tourquennois furent vainqueurs par quatre buts à trois. Le meilleur homme des équipes en présence fut sans contredit Rigal.

Information.

DANS notre numéro du 15 septembre, une faute d'impression, dont nous nous excusons, nous a fait mal orthographier le nom du vainqueur de la traversée d'Angers à la nage. Le premier de cette importante épreuve fut Tassin de Villepion.

AVIRON

FIN DE SAISON

APRÈS la délivrance, le Rowing-Club de Strasbourg a fait revivre son match avec le Sport Nautique de Nancy, match fondé en 1914, par M. Ch. Hahn, donateur du Challenge et qui a été remporté par la belle équipe strasbourgeoise, fort remarquée à la dernière réunion du Rowing-Club de Paris où elle se classa première en huit seniors.

D'autre part, le groupe des Sociétés d'Alsace-Lorraine a donné depuis sa journée de Régates Nationales, laquelle n'avait pas été renouvelée depuis 1914. Le Rowing-Club, le Club Stella et le Sport-Club de Strasbourg, se sont partagés, en luttant sévèrement, le succès et les prix. — E. TOULOT.

Information.

AU retour du front français, où il avait été blessé, le sergent Ernest Barry, champion professionnel du monde, depuis sa victoire contre Dick Arnst, avait annoncé qu'il était prêt à soutenir son titre, contre n'importe quel sculler, pour un enjeu de 12.500 francs de chaque côté. Ce défi a été relevé par l'Australien Felton. La rencontre aura lieu, le 27 octobre, sur le parcours habituel de Putney à Mortlake.

Les deux adversaires sont en plein entraînement, surtout le Champion anglais qui, depuis la guerre, n'avait presque pas monté en bateau tandis que Felton possédait déjà une bonne préparation. Barry est entraîné sous la direction de M. Jack Wingate, par une triplette ; Felton reçoit les indications de "Bossy" Phelps, mais est entraîné par le lieutenant Priddle. Barry fait du bateau, de la marche ; Felton, en dehors du bateau, se livre à de larges exercices à bicyclette, on sait que les professionnels anglais d'aviron font un emploi particulier de la puissance des jambes dans leur coup d'aviron.

COMMENT ON APPREND A NAGER DE FAÇON COLLECTIVE AUX ÉCOLIERS DANS LES PISCINES DE TRIESTE, OU LA NATATION DEVIENT OBLIGATOIRE DANS LES ÉCOLES ET LYCÉES.

GOLF

LE GOLF POUR TOUS

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs la lettre suivante que nous nous faisons un devoir de publier car elle traite d'un sujet qui intéresse au plus haut point tous les joueurs de golf. Nous espérons que les dirigeants des clubs y prêteront attention.

PARMI les sports qui peuvent être pratiqués aux environs de Paris, il en est un, des plus intéressants, qui reste l'apanage de quelques snobs richissimes et désœuvrés : le golf.

Cet état de choses me semble déplorable à beaucoup de points de vue. J'ai voulu tout dernièrement me rendre compte des formalités à remplir, sinon pour devenir membre d'un club, du moins pour pouvoir y jouer quelquefois, et je me suis heurté à de telles complications et à un refus si catégorique que j'ai dû laisser tomber tous mes projets.

Certes, j'approuve hautement que des clubs si voisins de la capitale aient des règlements sévères et ne soient point ouverts à tout étranger, comme ceux des plages du Nord ou des côtes d'Angleterre.

Il s'y répandrait vite tout un demi-monde indésirable et peu aimé des vrais sportifs. En rendant ainsi fort difficile l'accès de ses links, la direction de ces clubs agissait donc dans un esprit bien compréhensible, mais il est toute une catégorie de gens pour lesquels rien n'a été fait. Prenons un exemple : voici un industriel occupé toute la semaine et enfermé jusqu'au samedi dans des bureaux malsains. Va-t-il dépenser, comme on le demande aujourd'hui plus de 500 francs pour être membre d'un club où il ne pourrait jouer qu'une fois par semaine, si le temps le permet.

Calculez que cet homme peut s'absenter un ou deux mois l'été, et vous verrez ainsi à combien lui revient la partie, à supposer même qu'il joue tous les dimanches, ce qui est certes moins que probable.

En France, jusqu'à ce jour, le golf est un jeu de princes ; c'est une grande faute.

Il faudrait donc, à mon avis, accorder des facilités à ceux qui désirent jouer au golf, non pas régulièrement, mais comme le leur permettent et leurs loisirs et le temps.

L'établissement d'un golf d'entrée complètement libre n'est pas une bonne solution.

Mais, parmi les clubs voisins de Paris (pour ne citer que La Boulie et Saint-Cloud) ne pourrait-il s'en trouver qui adopteraient le système suivant : tenir un registre sur lequel toutes les personnes désirant jouer viennent s'inscrire. La direction se réserve le droit de prendre sur ces personnes tous les renseignements désirables. Puis, une fois jugé digne de jouer sur ses links, elle délivre à l'intéressé une carte lui donnant le droit de jouer pour...tant la journée, pour un temps indéfini. Chaque club aurait ainsi, en dehors de ses membres payants, une cotisation annuelle régulière, une liste de personnes reconnues honorables, qui, ayant peu de loisirs, reculeraient devant le prix d'une cotisation dont ils ne seraient pas sûrs de pouvoir jouir, mais n'hésiteraient pas à payer, même 15 francs la journée, pour un peu de délassement, de grand air et de sport.

Cette solution me paraît bien désirable, d'autant plus qu'elle ne nuirait en rien à la bonne tenue des clubs qui l'adopteraient et qu'elle contenterait à la fois les membres, sûrs de ne rencontrer que des gens distingués, et ces gens eux-mêmes qui n'aimeraient pas côtoyer n'importe qui.

Bien entendu la direction aurait le droit et le devoir d'être fort sévère dans le choix de ces personnes, mais une fois connues et admises, il n'y aurait plus pour elles d'autres formalités que de présenter leur carte et de payer chaque fois qu'elles désireraient jouer.

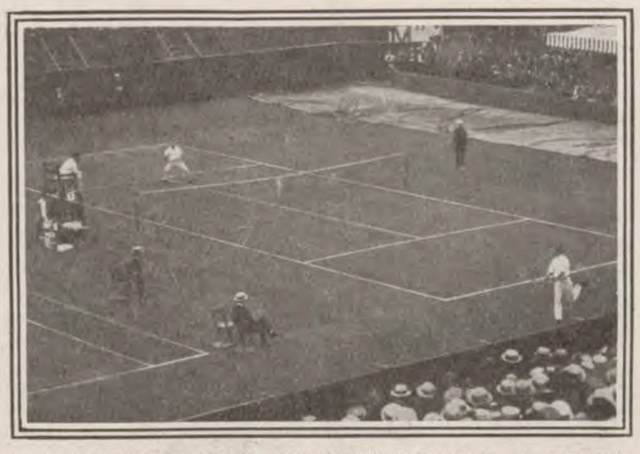
Le système actuel comporte les invitations. Mais outre que ce système ne permet que de jouer deux fois sur les mêmes links, je connais beaucoup de personnes que ces sortes de démarches ennuieraient, et qui seraient pourtant fort heureuses de pratiquer.

Je me permets d'ajouter que tous les efforts qui seraient faits dans le sens de vulgariser le jeu du golf seraient louables, car ce sport est à tous points de vue salutaire.

Je me permets de vous adresser ces remarques pensant que vous êtes plus à même que moi de les utiliser et d'organiser dans votre « revue des sports » une campagne dans ce sens. — JACQUES MIGNOT.

A ROYAN, DE G. A D : H. SAMAZEUILH, H. LAWSON, J. SAMAZEUILH, F. BLONCHE. JEAN SAMAZEUILH QUI A TRIOMPHÉ DANS LE TOURNOI DE TENNIS DE ROYAN.

LE 3 SEPTEMBRE, SUR LE STADIUM DE STOCKHOLM, L'ÉQUIPE AMÉRICAINE DU BETHLEEM STEEL FAIT MATCH NUL AVEC UNE ÉQUIPE SUÉDOISE, 2 BUTS DE CHAQUE COTÉ.



LE MATCH WILLIAMS M. JOHNSTON-WILLIAMS T. TILDEN, A FORREST-MILO, POUR LE CHAMPIONNAT DE TENNIS D'AMÉRIQUE A ÉTÉ GAGNÉ PAR JOHNSTON.

ARRIVÉE DE LA COURSE FEMINA DE 83 MÈTRES, DISPUTÉE A ROUEN LE 7 SEPTEMBRE. SUZANNE LIEBRARD, S'ATTRIBUA UNE NOUVELLE VICTOIRE DEVANT TH. BRULÉ.

Mlle VIBERT S'EST ADJUGÉ UNE BELLE VICTOIRE DANS LE SIMPLE DAMES A ROYAN. JOHNSTON (A GAUCHE) FÉLICITÉ PAR TILDEN QU'IL A BATTU PAR 6/4, 6/4, 6/3.

ESCRIME

NOUS FERRAILLONS

POUR ceux qui ont suivi avec attention les divers championnats d'épée disputés en France, depuis le début de l'année, il est malheureusement évident que nous traversons une période fâcheuse et que à court de forme ou, à défaut de cette science compliquée des armes, qui, seule, au bout d'un nombre incalculable de leçons pénibles au plastron, peut donner un réflexe impeccable, précis et harmonieux sans quoi l'assaut dégénère en pitrerie, nos escrimeurs pour la grande majorité, ferraillent à tours de bras, mais ne font plus d'escrime.

La faute en est à nous autres d'abord, ou si vous voulez, c'est nous qui sommes les victimes d'un tas de circonstances auxquelles nous ne pouvons rien.

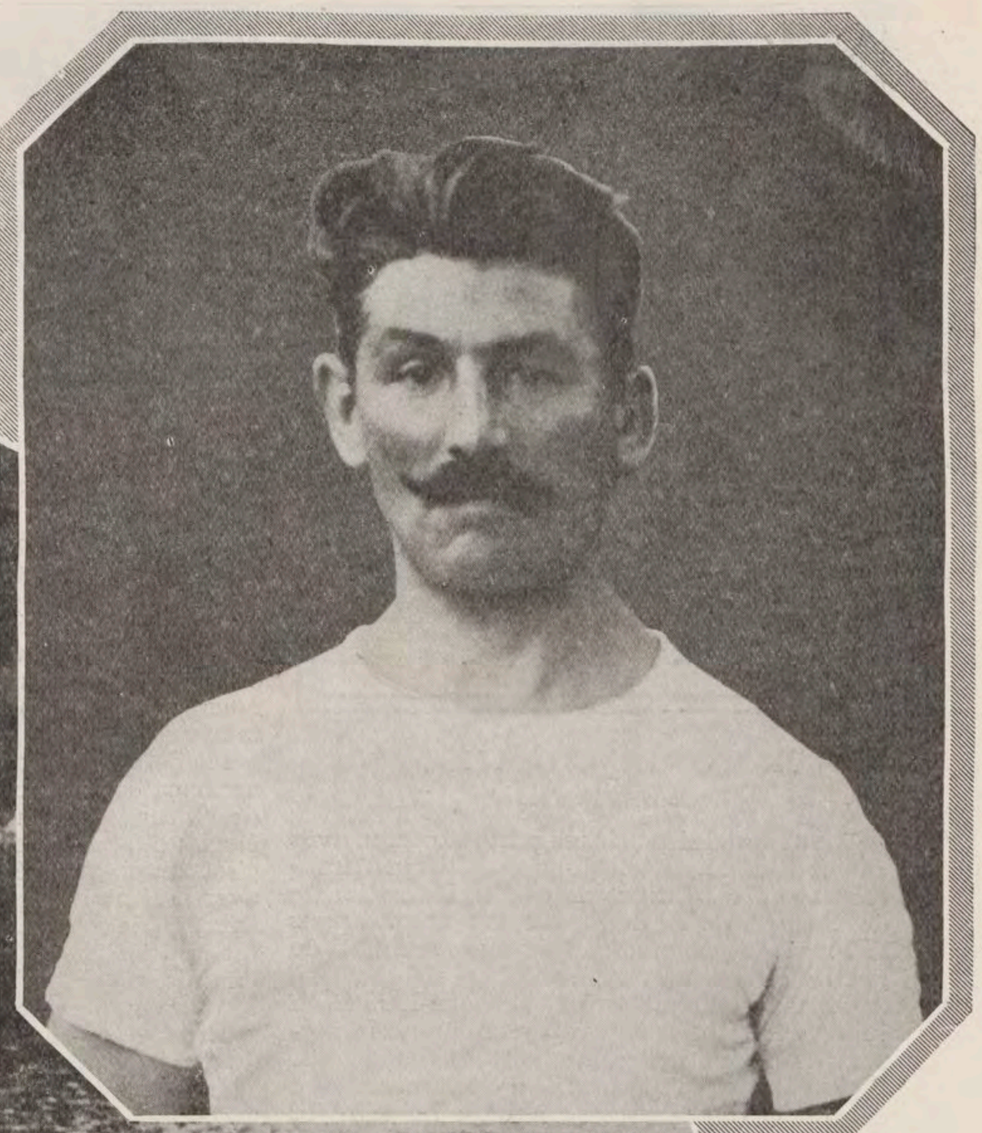
Si nous voulons bien nous remettre tous sérieusement au travail et réapprendre l'A. B. C. de notre escrime, le printemps prochain nous retrouvera tout autres... Il le faut !... Dans cet ordre d'idées, j'aimerais assez que la Fédération et aussi nos grandes Sociétés d'escrime aient la sagesse de ne pas forcer le mouvement, mais au contraire de modérer notre ardeur, et de contraindre les escrimeurs à ne tirer jusqu'aux premiers mois de l'année prochaine que des épreuves d'entraînement rigoureux dont la gradation raisonnable nous mènerait tout doucement et sans efforts à la « forme » qu'il nous faudrait conserver ensuite jusqu'aux Jeux Olympiques d'Anvers.

Travaillons donc, mais, alors, j'en viens à me demander, tout au moins pour l'épée s'il existe en France une Ecole d'escrime, une et indivisible, qui tout en s'appliquant, bien entendu, à tous les divers tempéraments, représenterait une unité de doctrine et une infaillibilité de principes s'affirmant péremptoires à chaque expérience renouvelée.

Actuellement chacun a sa manière... chacun a sa méthode... et la méthode de chacun se résume en 3 ou 4 coups, toujours les mêmes qui, d'une Ecole à l'autre, sont en flagrante contradiction ou tout au moins s'efforcent, par des moyens absolument opposés, d'atteindre le même but, jusqu'au jour peut-être prochain où une vraie méthode d'épée assez intelligente pour se dégager nettement des vieux errements du fleuret dont l'usage ne peut être que celui d'une gymnastique éducative tout au plus par rapport au combat à l'épée, jusqu'au jour donc, où une méthode s'imposerait entre toutes les autres, complète, intelligente, volontaire, décisive et deviendrait la méthode de l'Ecole de l'épée française, que les armes de France doivent à l'escrime. Il est indéniable que l'Ecole italienne n'existe plus, que l'Ecole belge n'attend que notre exemple pour marcher sur nos traces...

Si une fois pour toutes nous n'affirmons pas les principes d'une doctrine unique, l'escrime à l'épée se mourra et, avec elle, sombrera l'avenir de l'escrime dans le monde. — JOE BRIDGE.

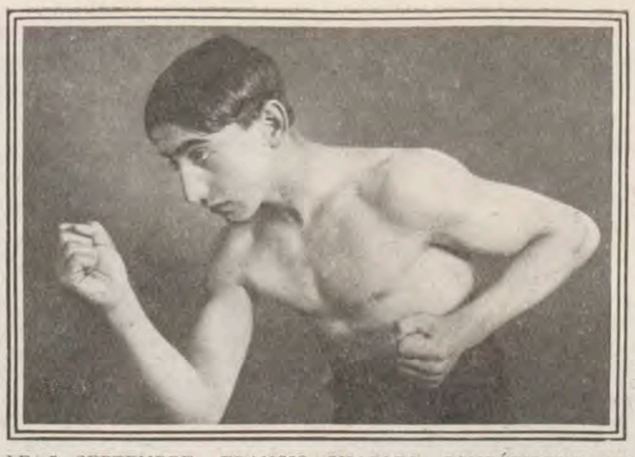
PARIS D'AVIRON



L'ARRIVÉE DE LA COUPE

Cette épreuve fut peu palpitante, un des principaux favoris, le belge Haller, ayant été éliminé dans sa série ; aussi Giran gagna-t-il avec une très grande facilité. — En haut : Pichard, du Rowing-Club de Paris gagnant de la catégorie vétérans.

LA COLONIE SCOLAIRE DE St-GERMAIN ORGANISE DES EXCURSIONS AVEC CAMPING. NOTRE CLICHÉ REPRÉSENTE LA PRÉPARATION DE LA SOUPE PAR LES APPRENTIS CHAMPIONS.



LE 5 SEPTEMBRE, FRANCIS CHARLES, COMPÉTITEUR AU TITRE DE CHAMPION DE FRANCE, POIDS WELTER, S'EST FAIT BATTRE DE PEU PAR JOHNNY BASHAM, A LONDRES.

LA COLONIE DE VACANCES, INAUGURÉE A SAINT-GERMAIN, A OBTENU UN FRANC SUCCÈS AUPRÈS DES PETITS PARISIENS. NOTRE PHOTO REPRÉSENTE LA LESSIVE.

TIR

A PROPOS DU CHAMPIONNAT DU MONDE

Nous reproduisons le magnifique carton avec lequel M. Léon Johnson (citoyen français et l'un des dirigeants de l'Union nationale des Sociétés de Tir de France) a remporté pour la France le *championnat du monde* au fusil de guerre (stands couverts).

Ce championnat tiré à Maisons-Laffite en juillet et août dernier avait réuni un lot important de tireurs interalliés, surtout américains. Il s'est tiré à 200 mètres : obligatoirement avec des open rights (housse à cran de mire et guidon découvert). Il comportait trois séries fixes de 10 balles, une série debout, une à genou, une couché.

De la cible que nous reproduisons le 10 à 0 m. 08 (huit centimètres) de diamètre ; il est donc plus petit que la paume de la main d'un homme de force moyenne ; le 9 à 16 centimètres : un peu moins que le diamètre de la tête, enfin le cercle extérieur du 1 à 0 m. 80.

Etant données les conditions dans lesquelles ce score a été obtenu : stand couvert, créneaux, jour tamisé, tireur surélevé au-dessus du sol, absence de vent et de mirage, on peut considérer ce résultat comme le maximum qu'on puisse raisonnablement attendre d'une arme de guerre sélectionnée tirée avec des open rights. Il n'est donc pas téméraire d'affirmer que la presque totalité des coups (sinon la totalité) qui dans de telles conditions et dans les mains d'un tel homme sont sortis du 9 n'ont pas été « lâchés » là où ils ont « porté » et que, même tirée sur appui, l'arme n'aurait sans doute pas rendu cinq points de plus que le résultat atteint par le champion.

Ceci soit dit pour faire justice de cette idée très répandue, mais simpliste et bonne pour les « théories dans les chambres », faites par les « gradés » aux « hommes » qu'une balle va toujours au centre si on la « lâche *en face* », et surtout pour nous permettre de mesurer les progrès que nous pouvons encore demander à nos armes de guerre au point de vue de la précision du canon et des munitions et surtout de la netteté des organes de visée et de leur finesse. — Bull' s eye.

CULTURE PHYSIQUE

L'ÉDUCATION NÉCESSAIRE

Un tout dernier dimanche, sur la piste de Gentilly — centre olympique n°1, — nous eûmes la notion nette, que les jeunes sont loin d'être à la page en matière d'éducation physique et sportive.

Un groupe imposant de futures gloires avait répondu à notre appel, et en une chaire improvisée, sur le maigre gazon des fortifs, nous fîmes à l'intention de ces néophytes une petite causerie. Notre prétention n'est point de jouer les « Chrysostome », aussi est-ce bien par condescendance que les apprentis champions nous prêtèrent pour quelques instants d'attentives oreilles.

Michel Renard, passant de la parole au geste, annonça comme suite à ce discours une leçon de culture physique. Je n'ai pas à faire son éloge ; c'est une compétence en la matière, et c'est aussi, qualité plus rare, un pédagogue averti. Il ne m'en voudra point, ces louanges tressées, de constater que le succès de son invite fut tiède. Et nous vîmes une bonne partie de l'auditoire s'envoler aux quatre coins du terrain comme une nuée de moineaux.

Erreur, camarades. Erreur grossière, et dont vous serez victimes.

L'éducation initiale est peut-être une dure nécessité, — c'est une nécessité cependant.

Nous eûmes le loisir de nous en rendre compte immédiatement, de constater que vos tendances ne valaient point les conseils de la raison.

Tel lançait le poids en catapulte avec une vigueur indiscutable, mais sans aucune souplesse, d'un geste heurté. Tel autre abordait l'obstacle et le franchissait sans aucun style. Celui-ci flottait à la fin d'un soixante mètres. Celui-ci terminait un quatre cents sur le ventre.

Erreur. Ce qui manquait à tous ces jeunes, bourrés d'excellentes intentions, c'était l'éducation initiale indispensable, sans laquelle pendant toute sa vie, le sportif commettra d'impardonnables fautes d'orthographe physique. — Dr Bellin du Coteau

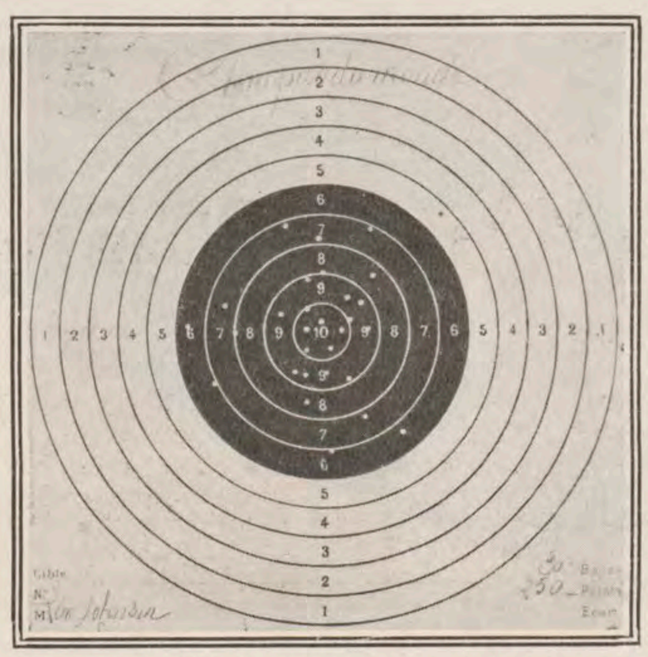
GYMNASTES ET SPORTIFS

Ch. Poulenard demande que l'Ecole de Joinville soit débaptisée, puis rebaptisée Ecole nationale de gymnastique et d'escrime. Vieux jeu dit-il. Pourquoi pas Ecole d'athlétisme ? Rozet voulant prouver que le gymnaste avait du bon, cite à l'appui de cette thèse l'exemple du monsieur suspendu à son balcon et qui doit se « rétablir » pour éviter la chute. Mais pourquoi diable se suspendre à son balcon ?

Il nous semble que la question n'est point limitée à ces petits faits. Le gymnase est certainement moins « utilitaire » et sa digestion par le sportif n'est qu'une affaire de temps. Aujourd'hui la place au soleil ne saurait lui être mesurée, car il est au demeurant un des nôtres.

RÉÉDUCATION

La propagande par l'image, dont le film, nous montre les mutilés adonnés aux travaux des champs. Gros effort, effort nécessaire que cette œuvre en faveur des mutilés chirurgicaux. Mais il est des mutilations « médicales » qui, pour être moins apparentes, n'en sont pas moins réelles. O ! l'immense troupe des abîmés des fatigués de la guerre, rapatriés d'Allemagne, gazés affaiblis des tranchées. Tous ont repris le collier courageusement. Nous autres médecins, les voyons à nos consultations, en quête de la médication stimulante, rénovatrice. Ce serait un gros travail, un gros effort que de créer à leur usage un centre de « dépannage » où les maigres poitrines se distendraient. Mais le poilu ne mérite-t-il pas qu'on l'honore autrement qu'en chantant sa gloire ?



CARTON DE M. LÉON JOHNSON, FRANÇAIS, LORSQUE CELUI-CI S'EST ATTRIBUÉ AU MOIS D'AOUT LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE DU FUSIL DE GUERRE (STANDS COUVERTS).

TENNIS

LA SAISON D'HIVER DE LAWN-TENNIS

La saison d'été de lawn-tennis est terminée, et il reste toujours à constater l'absence d'un espoir ; en dehors d'Albarran, jeune joueur d'avant-guerre, très en progrès, les autres sont restés au même niveau, c'est-à-dire, aucune chance contre les bons joueurs, français ou étrangers. Comme résultats acquis, la belle victoire de Suzanne Lenglen, mais une grosse désillusion pour la Coupe Davis et pour Wimbledon.

Le premier événement important de l'hiver sera les championnats du monde (courts couverts), qui se joueront au Sporting Club le 15 novembre. On peut s'attendre à y voir une magnifique pléïade de joueurs, dont plusieurs champions anglais, Davson, Mavrogordato, Turnbull, etc., puis les Belges, de Borman, Washer, et vraisemblablement la joueuse californienne miss Ryan.

Suzanne Lenglen y prendra part, presque sûrement et à peu près tous nos joueurs, Gobert, Laurentz, Decugis, etc.

Avant la guerre, les joueurs français se sont toujours particulièrement distingués sur le bois, dont la rapidité convient à leur jeu.

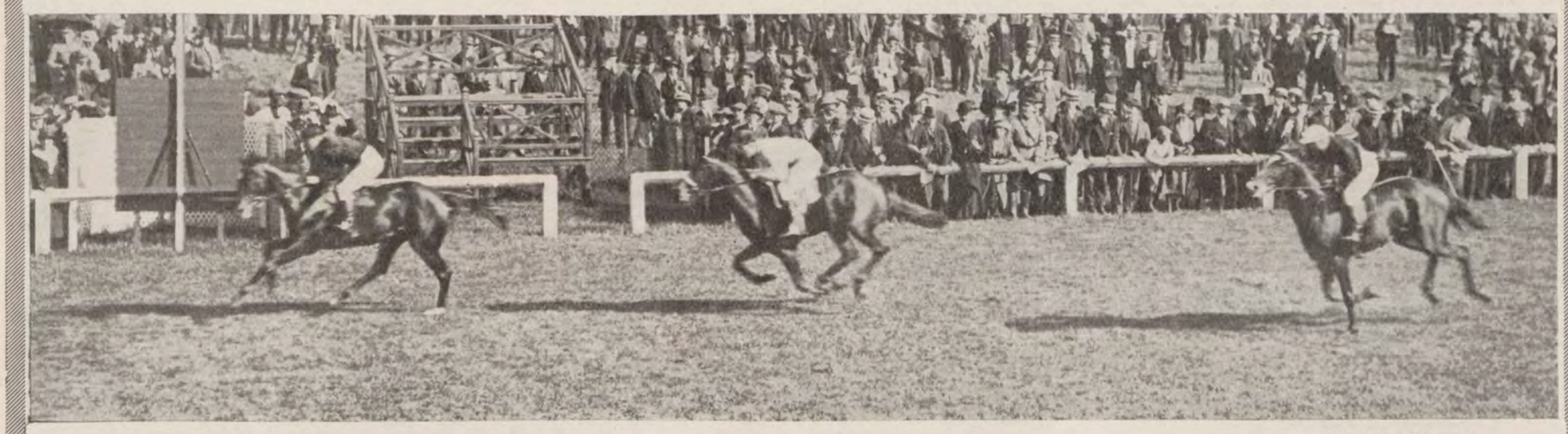
A la Noël, il est probable que le T. C. P. organisera, comme tous les ans, un tournoi international, et les championnats de France qui avaient lieu, chaque année, vers le mois de février, se rejoueront certainement en 1920. Puis, la saison close, sur courts couverts, le Midi commencera et nous y reverrons les grands champions qui s'y rendaient chaque hiver, pour disputer les nombreux championnats organisés par les villes de la Côte d'Azur.

On voit par ce court exposé que les joueurs de tennis, ne chômeront pas cet hiver. — W. Laurentz.

LES GRANDES EPREUVES HIPPIQUES DE SEPTEMBRE

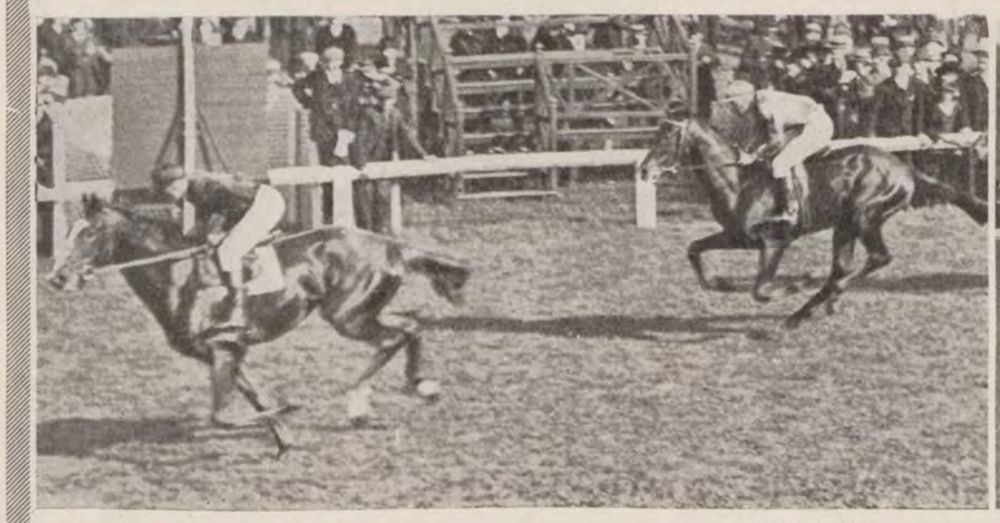
MARMOUSET LARRIKIN

L'ARRIVÉE DU PRIX JOUVENCE (4800 m., 15.000 fr.), LONGCHAMP, 7 Septembre. — Le train était réglé par Boul'Mich devant Garde-Française, Larrikin et Marmouset. Dans les tournants, Larrikin et Marmouset se rapprochaient du leader et engageaient la lutte. Marmouset ne conservait l'avantage que d'une tête. Marmouset, à M. G. Wattinne, était monté par Bellhouse.



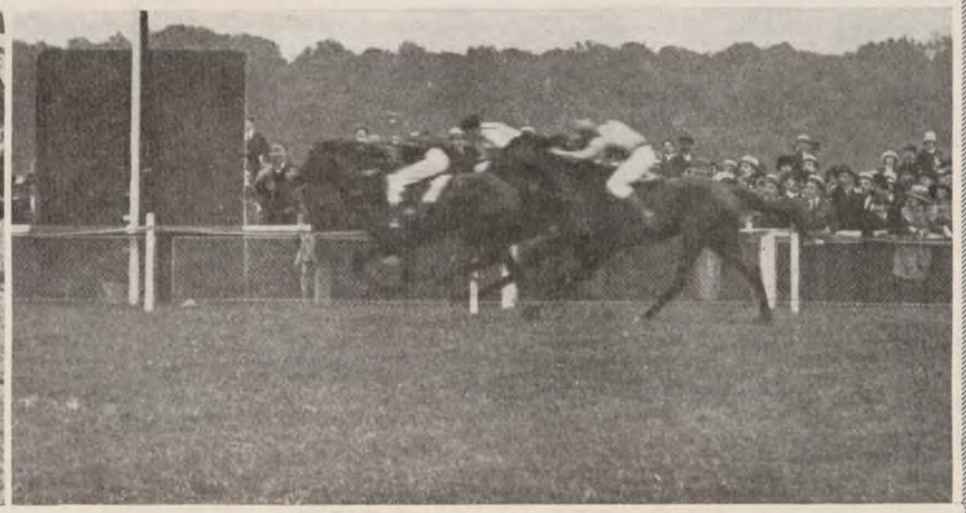
LA CHIFFA II VERDUNOISE DIANE MALTORY

L'ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE POULICHES (1.100 m., 20.000 fr.), LONGCHAMP, 7 Septembre. — La Chiffa II, à M. G. Brossette (O'Neill), était grande favorite et gagna avec la plus grande facilité. Elle prit la tête dès le départ et la conserva jusqu'à la fin, le retour de Verdunoise ne l'inquiétant nullement. Elle gagna par 1 longueur. Diane Maltory était 3e à 6 longueurs.



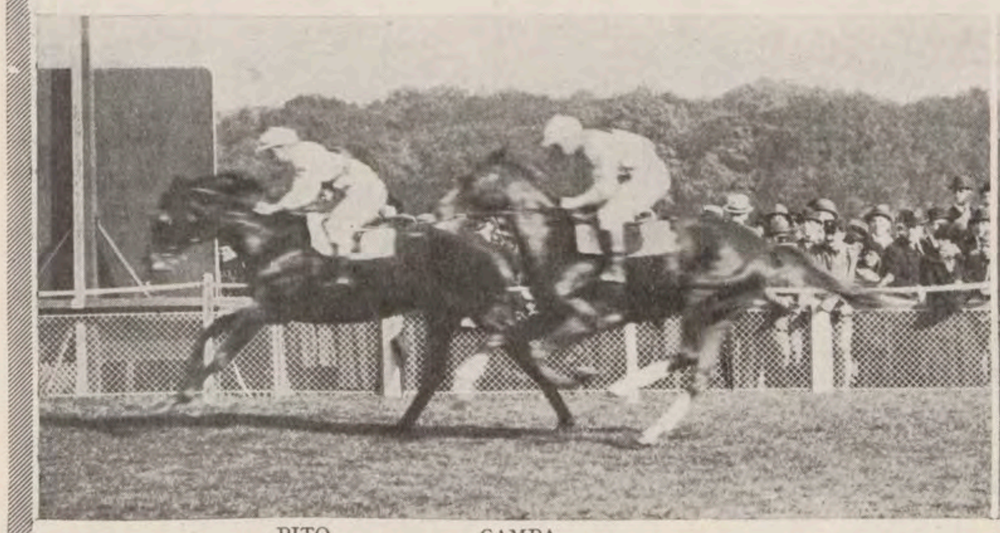
ODOL ZAGREUS

L'ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE POULAINS (1.100 m., 20.000 fr.), LONGCHAMP, 7 Septembre. — L'inédit Odol, à M. Ternynck (Sharpe) n'eut aucune difficulté à triompher de Zagreus, 2e à 2 long. Caliban était 3e à 1 long. 1/2.



A L'ORDRE PLANTAGENET HALIOTIS

L'ARRIVÉE DE L'OMNIUM (2.400 m., 20.000 fr.), LONGCHAMP, 14 Septembre. — 14 concurrents prirent le départ. A l'Ordre, grand favori, s'attribua la victoire, passant en tête dans la ligne droite, Il réussit à battre Plantagenet.



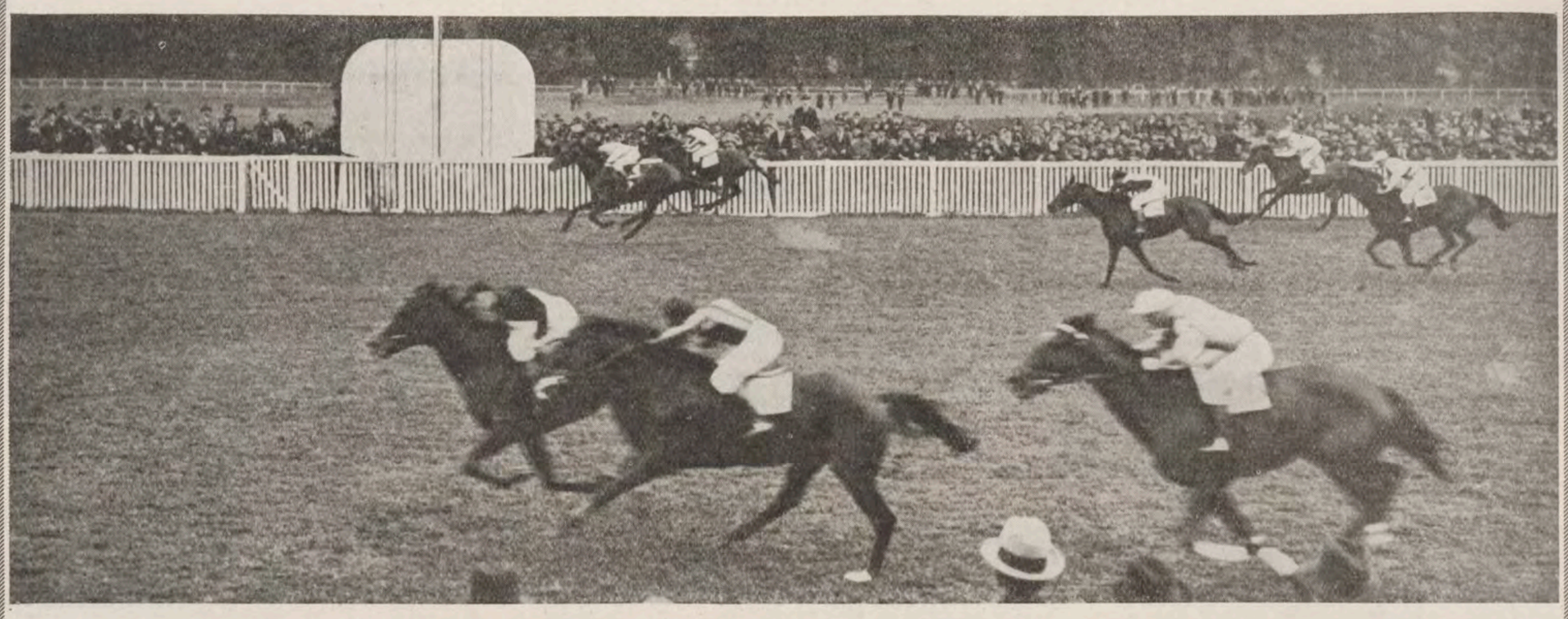
PITO CAMPA

L'ARRIVÉE DU PRIX DE LA SALAMANDRE (1.400 m., 12.000 fr.), LONGCHAMP, 21 Septembre. — Pito et Campa, tous deux à M. Eknayan, n'eurent aucune peine à s'attribuer les places d'honneur. Pito, était monté par Garner.

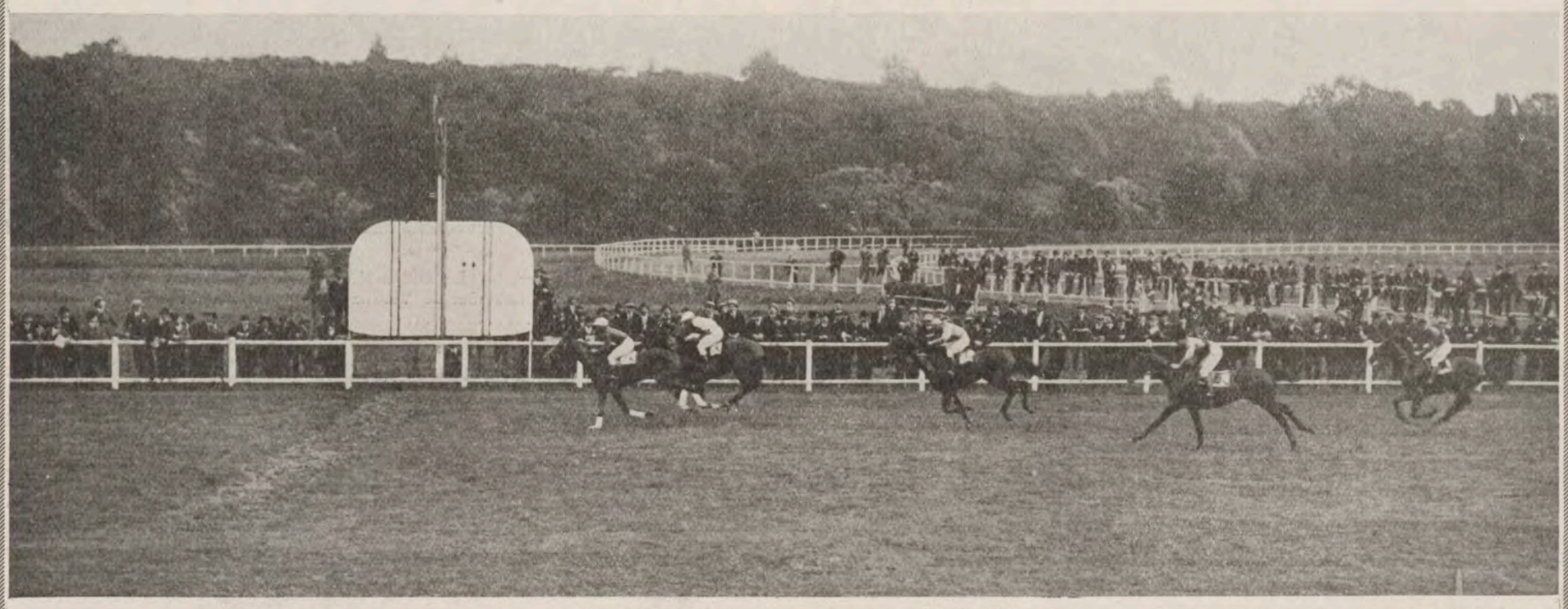
TULLAMORE VERDIER TCHAD A L'ORDRE

L'ARRIVÉE DU PRIX DU PRINCE D'ORANGE (2.400 m., 25.000 fr.), LONGCHAMP, 21 Septembre. — Tullamore réussit à s'assurer la victoire, malgré un violent retour de Verdier qui succomba d'une longueur.

LA SEMAINE DE MAISONS-LAFFITTE

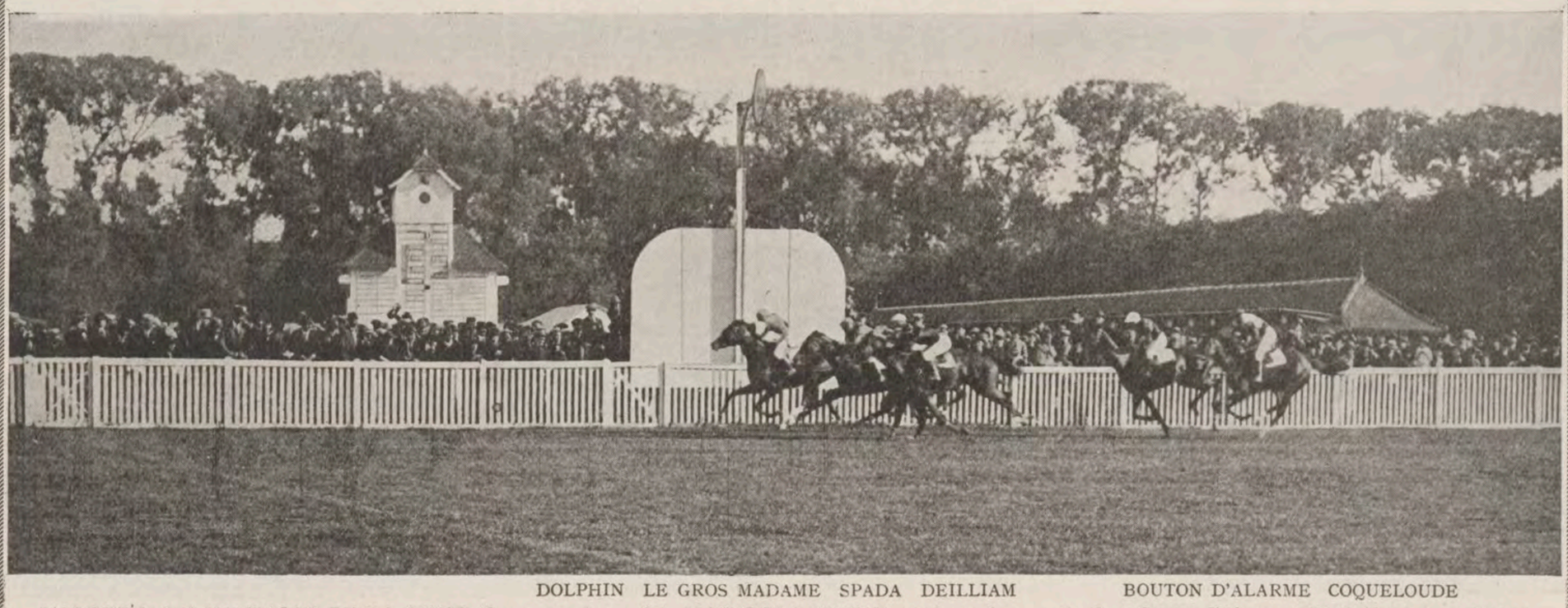


L'ARRIVÉE DU HANDICAP DE LA TAMISE (1.800 m., 25.000 fr.), MAISONS-LAFFITTE, 22 Septembre. — Saint-Souplet, malgré une dure campagne d'été, a montré qu'il n'avait rien perdu de ses qualités de vitesse. Foliosus, Ricabourg, Roxburgh, Saint-Souplet du côté de la pelouse, Cingh et Galgala au centre, La Fête, Fricourt et La Lance du côté du pesage se détachèrent les premiers. Saint-Souplet, à M. J. Stern (Sharpe), l'emportait d'une encolure sur Foliosus. La Lance était 3e à une demi-longueur.



BAMBINO BRUMADO NAUFRAGEUR IMAGINAIRE HALLEBARDIER

L'ARRIVÉE DE LA COUPE D'OR (2.000 m., 30 000 fr.), MAISONS-LAFFITTE, 24 Septembre. — Le Rapin, Naufrageur, Florina II, Imaginaire et Hallebardier s'élançaient en tête. Au poteau ordinaire, Bambino, à M. C. Ranucci (Bellhouse), venait sur la ligne de Naufrageur, tandis que Brumado se rapprochait. Bambino prenait l'avantage au poteau des 1.800 m. et battait assez facilement d'une longueur Brumado.



DOLPHIN LE GROS MADAME SPADA DEILLIAM BOUTON D'ALARME COQUELOUDE

L'ARRIVÉE DU HANDICAP DE LA SEINE (3.200 m., 25.000 fr.), MAISONS-LAFFITTE, 26 Septembre. — Spada et Bouton d'Alarme, à M. C. Ranucci, semblaient les plus indiqués. Ils coururent brillamment, mais Dolphin les régla assez nettement. Le poulain de M. Eknayan (Bouillon) rejoignait Spada dans la ligne droite en même temps que Le Gros Madame et Deilliam. Dolphin sortait vainqueur de la lutte qui s'engageait.

YACHTING

DE LA JAUGE INTERNATIONALE

La question de la Jauge Internationale va entrer dans la période aiguë : en effet nous venons d'apprendre par M. Heckstall Smith, secrétaire de l'Union Internationale du Yachting de Course, que le jour J de l'attaque, pardon de la discussion, a été fixé, d'accord avec les Américains, pour le 20 octobre prochain à Londres, l'heure H n'est pas encore déterminée, il faut supposer que cela sera après un bon déjeuner. A la suite de ce communiqué, les membres du Comité du Yachting de Course pour la France vont être alertés à la date du 11 octobre à 15 heures dans les salons du Y. C. F. Le reps rouge des fauteuils va entendre à nouveau des discours passionnés.

La chose est d'importance capitale, car s'il est un sport où la compétition internationale est nécessaire, et elle l'est pour tous les sports d'ailleurs, c'est bien le Yachting de Course.

Des avis divers ont été exprimés sur des modes plus ou moins différents. M. Poulain de Saint-Père, un yachtman breton dont je n'ai pas toujours partagé les idées, parce qu'il est plus navigateur que coureur, a émis des idées générales qui me paraissent dans leurs grandes lignes très exactes.

Il a nettement séparé les bateaux de croisière des bateaux de course. Pour les premiers, il s'est inspiré de ses pensées de cœur, je dirai même plus, du fruit de ses entrailles, de la formule du Handicap Breton qui est devenue celle de l'Union Nationale des Croiseurs, formule hérissée de racines carrées et de diviseurs, établie sur des données que le propriétaire du beau cruiser *Uldra* a pu étudier à son loisir et qu'il a doté d'un correctif d'allégeance automatiquement variable. Mais ceci est une autre histoire, pas internationale.

Pour les racers, M. Poulain de Saint-Père développe une théorie qui me paraît séduisante. Le bateau de course, dit-il, a un moteur, la surface de voilure ; un point, c'est tout. Déterminez les séries par le compte en mètres carrés de surface, et ne vous occupez pas du reste. Laissez alors aux architectes navals le soin de trouver la coque prestigieuse qui fera de leur bateau le crack de l'année. Vous allez arriver aux exagérations, tant mieux, ce sont elles qui marquent le progrès, et qui, assagies, tempérées, donneront par la suite aux autres bateaux la supériorité de marche et de tenue à la mer.

Poursuivant le concept de M. de Saint-Père, je continue et j'amplifie pour mon propre compte. Ne vous occupez pas de l'habitabilité de votre yacht de course, car vous ne l'habiterez jamais. Un jockey, gagnant d'un Grand Prix, ne va pas atteler à l'issue de la réunion son pur sang à une charrette anglaise pour rentrer chez lui.

Vous êtes coureur, il faut courir ; vous voulez battre la mer, faites de la croisière.

Pour la plus grande pratique de notre sport, pour sa diffusion, interdisez des bois trop chers, des métaux trop précieux, des espars par trop ouvragés, à la seule portée monétaire des anciens tourneurs d'obus et des nouveaux marchands de beurre ; cela c'est dans l'intérêt du nombre, des jeunes, qui veulent faire quelque chose, mais ne nous emprisonnez pas dans des formules à la seule portée de polytechniciens qui n'auront pas oublié leurs mathématiques spéciales.

Ne dites pas surtout : nous avons des bateaux qui existent, des séries nationales qui ont été faites pour telles petites mares en face de tels petits clochers, proposons-les comme séries internationales. Un instrument de course n'est pas un baquet voilé, c'est quelque chose d'harmonieux, de très osé, de très poussé, une bête de vitesse tout en muscles, tout en élan, quelque chose enfin de magnifiquement absurde, dans n'importe quelle série, et n'oubliez pas que la Coupe des un Tonneau du C. V. P., la « one ton Cup » est un challenge mondial sorti de chez nous qui ne se court pas avec des chevaux de fiacre.

Le sous-Comité du Yachting de course a pensé dans sa dernière séance, que l'on pourrait internationaliser ces 6 m. 50 qui ne sont que des mouille... derrières, et ces 8 m. 50, soi-disant habitables pour des gens qui ont moins d'un mètre de taille : le sous-Comité a, ce jour-là, sous estimé le Yachting. Il a voulu faire du vieux neuf, du rafistolage, marchandage indigne de l'esprit de course le racer est exceptionnel, il est réussi ou il est raté, et c'est ce qui fait la beauté du sport.

Le yacht de course est tout en idées, le croiseur de plaisance est tout en enseignements, et l'un et l'autre, parallèlement et conjointement, font la force du Yachting, de cette lutte pour la maîtrise de l'élément.

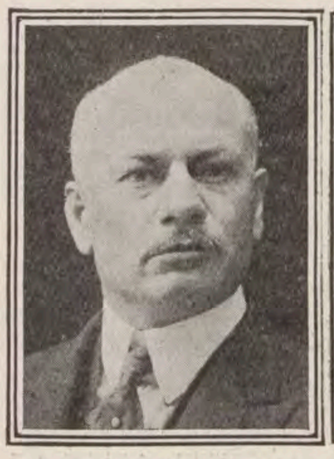
Mobilis in mobile, Messieurs du sous-Comité, ne nous rognez pas les ailes. — JEAN SAVOYE.

LE COUREUR CYCLISTE SUR ROUTE ALI NEFATI, QUI A GAGNÉ LE CIRCUIT DU SUD-EST.

LÉON DIDIER, LE COUREUR DERRIÈRE MOTO, QUI VIENT DE FAIRE SA RENTRÉE.

LE GRAND PRIX DE L'OUEST DISPUTÉ AU VÉLODROME DU PARC DES PRINCES SUR DEUX TOURS, LE 21 SEPTEMBRE, FUT REMPORTÉ PAR H. MARTIN DEVANT LORAIN ET PEYRODE.

EXHIBITION DE GYMNASTIQUE ET DE DANSE RYTHMIQUES, DONNÉE, AVEC UN VIF SUCCÈS, AU COURS D'UNE MANIFESTATION ATHLÉTIQUE PAR LES ÉLÈVES DE Mlle POUPARD.



ALBERT CHAMPION, L'ANCIEN COUREUR CYCLISTE, DEVENU INDUSTRIEL EN AMÉRIQUE.

GREMO, 1er DE MILAN-SAN-REMO, UN DES MEILLEURS COUREURS ROUTIERS ITALIENS.

SPORTS FÉMININS

LA FEMME ET L'AVIATION

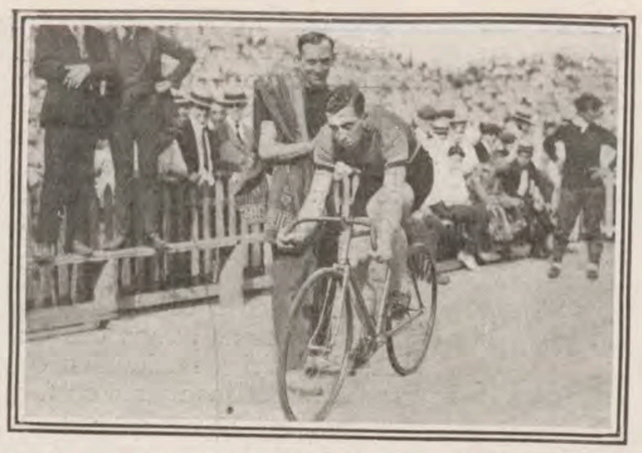
Il est triste de constater que la femme se sent plus attirée par l'aviation que par l'éducation physique. Je reçois un courrier assez volumineux chaque mois et j'en remercie profondément mes aimables correspondantes, mais lorsque je le dépouille je m'aperçois qu'il y a une proportion de 7 lettres sur 10 pour me demander le moyen d'entrer dans une école de pilotage ou seulement de faire un tour comme passagère. Il en est même — et elles sont plus nombreuses que vous ne le croyez — qui désireraient se livrer à des expériences de descente en parachute. Loin de moi de critiquer ces jeunes femmes. Leur courage mérite, au contraire, l'admiration, mais j'aimerais mieux que ces requêtes vinssent après quelques demandes de conseils sur le sport strictement féminin.

LE COUREUR CYCLISTE SUISSE DOERFLINGER QUI, APRÈS TROIS ANS DE DÉTENTION DANS LES PRISONS ALLEMANDES, VIENT D'ÊTRE REMIS EN LIBERTÉ ET EST VENU A PARIS.

L'aviation n'est pas encore un sport pour nous, croyez-moi. Plusieurs aviatrices ont accompli de belles prouesses, la regrettée baronne de Laroche avait fait preuve d'une rare vaillance et d'une réelle qualité, en Amérique Miss Ruth Law et Miss Stinson ont exécuté des raids que bien des pilotes du sexe fort peuvent leur envier. Mais je ne pense pas que ces championnes fassent école. Alors que tant de nos as de la guerre, revenus blessés et meurtris, sont incapables de trouver une situation dans le plus lourd que l'air, je ne vois pas à quoi pourraient réussir les femmes. Et si ce n'est pas comme métier, si c'est pour le tourisme, mieux vaut attendre ou se transformer en passagère. Quant aux descentes en parachute, ce n'est point une raison parce qu'en Angleterre, certaines se livrent à ces exercices pour qu'elles aient des imitatrices en France. Laissons cela aux hommes en attendant que la question soit au point et que chacun soit muni d'un « ange gardien » dans la nacelle d'un avion.

Le sport féminin n'est pas de l'acrobatie aérienne, mais de l'éducation physique avant tout. En faire n'a d'autre but que de procurer de la santé et donner à la femme le moyen de réagir contre les maux auxquels elle est sujette. Après quoi, celle qui veut s'y livrer se rend à Femina Sports ou à Academia et là elle peut varier ses efforts et rompre la monotonie des exercices de culture physique. Et, croyez-moi, cela vaut mieux que de se jeter dans le vide même en se confiant au parachute le plus sûr. — JEANNE MAY.

LE CRITERIUM DES ANCÊTRES, DISPUTÉ LE 21 SEPTEMBRE, A SAINT-GERMAIN, SUR 50 KILOMÈTRES, EST REVENU A G. DUMESNIL. 42 PARTANTS, 35 ARRIVÉS.



EATON, LE CHAMPION CYCLISTE DE VITESSE D'AMÉRIQUE, QUI VIENT DE BATTRE FRANK KRAMER, CE QUI N'A PAS EMPÊCHÉ CELUI-CI DE PRENDRE SA REVANCHE.

LE 21 SEPTEMBRE, S'EST COURU LE CHALLENGE CYCLISTE INTERCORPORATIF DE L'« AUTO », GAGNÉ PAR LE COUREUR AIMÉ MAGNIEN ET PAR LE BATIMENT.

ÉQUITATION

L'ÉQUITATION A DEAUVILLE

La Société hippique française a donné à Deauville, du 22 au 1er septembre, son deuxième concours de l'année auquel ont été distribués 207 prix pour 90.000 francs. Ce concours comportait une présentation de chevaux et une partie sportive.

Les prix de classe étaient réservés aux chevaux de selle de quatre à sept ans, sans distinction de taille, répartis en deux catégories suivant leur aptitude à porter un poids supérieur ou inférieur à 100 kilos.

Les poulains hongres et pouliches de trois ans, type poids lourds et type poids moyens, formaient la troisième catégorie.

Les sujets primés des deux premières classes prenaient part aux épreuves spéciales au galop avec sauts d'obstacles, sur des parcours respectifs de 1.400 mètres pour les quatre ans, de 1.800 mètres pour ceux de cinq à sept ans. Ils étaient jugés d'après leur allure, leurs qualités de franchise, d'adresse, de puissance, de sécurité, ainsi que d'après leur état à l'arrivée. On remarquera que dans ces conditions ne figure pas la vitesse qui, loin de constituer un avantage pour le classement, était, au contraire, une cause de pénalisation lorsqu'elle était exagérée.

Malgré les difficultés de l'heure présente, malgré l'augmentation considérable des frais d'entretien d'un cheval, lesquels ont triplé depuis la guerre, les éleveurs ont fait un gros effort dont on doit leur savoir gré.

Afin qu'ils n'abandonnent pas la production du demi-sang pour celle, plus rémunératrice, du cheval de trait qui paye sa nourriture dès l'âge de trois ans, il importe, et toutes les Sociétés hippiques le demandent, il importe d'acheter le demi-sang, plus jeune, pour l'armée, ou de relever le taux de la remonte qui n'a pas suivi les prix du commerce et est resté à 2.000 francs en moyenne. Mais il ne suffit pas d'encourager le cheval qui *paraît* le meilleur : il importe de prouver sa qualité par une série d'épreuves ; aussi serait-il intéressant de créer des cross-country réservés aux chevaux de demi-sang qualifiés par un certificat d'aptitude à la selle.

Le Concours hippique proprement dit comprenait six épreuves, dont cinq internationales.

Afin d'aider les concurrents militaires à supporter des dépenses souvent lourdes et de les soustraire aux exigences des mercantis, la S. H. F. avait pris à sa charge, outre les frais de transport des chevaux et ordonnances, leur logement et celui des officiers.

L'équipe italienne qui, depuis l'Olympiade Pershing, a suivi assidûment les différents concours belges et français, a remporté des avantages incontestables. Notre succès le plus notable a été dans la « Coupe militaire » où nous avons pris les sept premières places.

Dans les chevaux français, le meilleur a été certainement Loôt, 3/4 sang, du dépôt d'Angers, au capitaine de Laissardière, du 11e cuirassiers.

Résultats :

Prix de la Victoire. — 1er Martellini, au capitaine italien Amalfi ; 2e Loôt, au capitaine français de Laissardière, du 11e cuirassiers ; 3e, 4e, 5e, *ex æquo* : Sprone, au commandant italien Antonelli ; Chapelure, au lieutenant français Chauvant ; Joyeux, au capitaine Costa, instructeur à Fontainebleau.

Prix de la Marne. — 1er Loôt, au capitaine de Laissardière ; 2e Jane, au lieutenant Tinel, du 10e hussard ; 3e et 4e *ex æquo :* Jacobine, au

G. DUMESNIL A RÉUSSI A GAGNER LE CRITERIUM CYCLISTE DES ANCÊTRES.

LE Lt NORVÉGIEN MICHELET VAINQUEUR DU CONCOURS HIPPIQUE DE CHRISTIANIA.

capitaine Tenot et Bichette VII, au lieutenant Guerry, du 11e cuirassiers.

Prix de Saint-Georges. — 1er Sarapoul, au capitaine R. de Toulouse-Lautrec ; 2e Keepsake, à M. G. Bonnefout ; 3e Old Chape, à MM. Pollet Ternynck et Horment.

Prix de la Coupe Militaire. — 1er Jacobine, au capitaine Tenot ; 2e Loôt, au capitaine de Laissardière ; 3e Chapelure, au sous-lieutenant Chauvant.

Prix des Dames. — 1er Tapageur, à M. Costa ; 2e Old Chape, à MM. Pollet Ternynck et Horment ; 3e Tank, à M. Marcel Boussac.

Prix de la Coupe. — 1er Old Crap, M. Horment. 2e Hearts Delight, capitaine de Toulouse-Lautrec ; 3e Bel Œil, capitaine de Toulouse-Lautrec,

Le polo fut-il un véritable succès sportif ? On peut en douter. La guerre qui avait fait des vides importants, aussi bien parmi les joueurs que dans le lot des poneys, ne nous permit pas de lutter avec grand avantage contre les équipes anglaises et américaines.

Le manager, le major Barrett, merveilleux joueur, plein de tact, d'entrain, animé du plus bel esprit sportif, fit tous ses efforts pour donner de la vie aux réunions. Mais nous n'avions guère de joueurs sérieux à opposer aux Anglais de classe : général Fitzgerald, lord Wimborne, captain Harrison, major Penn à MM. Montagu et A. Grisar, joueur belge, tous habitués au polo rapide des Clubs d'outre-Manche.

Nos poneys étaient médiocres en général, car leur recrutement déjà assez difficile avant la guerre l'était devenu encore davantage. Les prix d'achat étaient restés pourtant à peu près les mêmes.

Le nombre des parties vraiment intéressantes par la qualité des joueurs fut assez restreint ; il n'y eut pas comme en 1912 et 1913 de teams constitués. Aussi a-t-on été souvent obligé de faire figurer des joueurs pris dans des teams battus, mais l'ensemble des parties fut satisfaisant. Il y eut en tout une vingtaine de joueurs et 80 poneys.

Les vrais amateurs de polo, en somme, sont devenus rares et les nouveaux venus semblent plutôt attirés, par le snobisme que guidés par l'esprit sportif.

Que faudrait-il pour redonner de la vie à ce sport si élégant et si aristocratique ? Faire précisément qu'il soit moins exclusivement un sport de luxe. Il faudrait essayer de le populariser, de le répandre dans l'armée où nous avons une vraie pépinière de cavaliers et de chevaux anglo-arabes. A cette condition, le polo pourra renaître. E. G. Sée

Information.

La semaine d'Alsace, dernière manifestation du jubilé du T. C. F, a du être remise au mois de mai procnain. Elle coïncidera avec l'ouverture de la saison touristique de 1920 qui promet d'être, comme nous le disions plus haut, fertile en résultats.

TOURISME

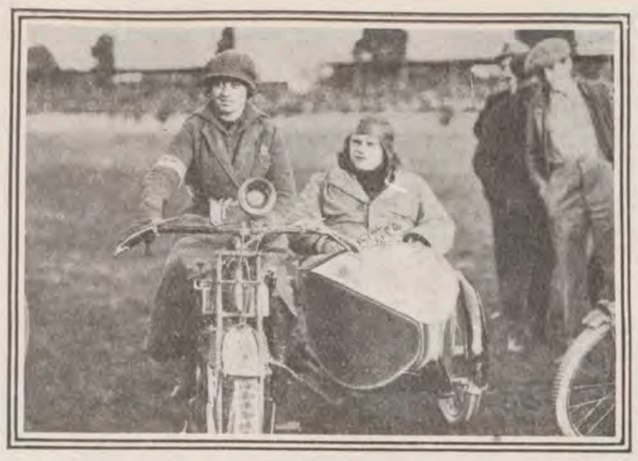
IL FAUT SE HATER

M. Ravault, député de la Meuse, a pris l'initiative de déposer à la Chambre une proposition de loi aux termes de laquelle une trentaine de millions seraient attribués à l'Office National du Tourisme, dans le but de créer les hôtels indispensables et le service automobile nécessaire pour l'hébergement et le transport des touristes dans la zone des armées.

Les touristes se rendent déjà très nombreux dans cette zone et il a été fait quelques efforts pour leur assurer — très inconfortablement il faut bien le dire — le gîte et le couvert. Mais le printemps prochain verra le chiffre actuel des voyageurs augmenter dans des proportions considérables et il est absolument nécessaire qu'avant cette époque du grand pélerinage, des hôtels aient été construits. Nous savons trop ce que durent les formalités qui amènent à la mise au point d'un projet, et la réalisation du projet Ravault ajoutant à ces longueurs administratives, il apparaît nécessaire de le faire voter d'urgence par la Chambre actuelle. Qu'on y songe : il ne reste guère plus de six mois pour discuter, voter, mettre au point et exécuter les travaux demandés et nécessaires.

Trois cent mille Américains sont annoncés pour le printemps prochain. C'est, au bas mot, une rentrée de 10 milliards que leur séjour permet d'escompter. Sommes-nous prêts pour les recevoir ? C'est ce que nous dirons dans un prochain numéro, en indiquant les moyens de pallier à la pénurie actuelle. Mais il faut que l'effort commence. Nous avons, s'il est réalisé, le moyen de relever notre change et de faire revivre les régions dévastées. Ce sont deux questions d'une importance telle qu'il ne semble pas qu'il soit nécessaire d'insister. Qu'on vote les 30 millions ; ils nous rapporteront des milliards. — René Bierre.

L'AVIATEUR SADI-LECOINTE, AU COURS D'ESSAIS DE VITESSE OFFICIEUX, EXÉCUTÉS EN SEPTEMBRE, A ATTEINT JUSQU'A 298 KILOMÈTRES DE MOYENNE A L'HEURE.



LA CHAMPIONNE DE NATATION YVONNE DEGRAINE A PRIS PART A LA GRANDE CEINTURE DE PARIS, EN SIDE-CAR, ET A TERMINÉ LE PARCOURS, QUOIQUE ENCORE NOVICE.

LE TANK, APRÈS AVOIR CONTRIBUÉ A LA FIN DE LA GUERRE, EST UTILISÉ COMME MOYEN DE TRANSPORT EN MONTAGNE. IL A ÉTÉ ESSAYÉ AVEC SUCCÈS DANS LES ALPES.

AVIATION

LA MORT D'UN AS

Après Védrines, après Navarre, après Macé, un autre grand as de la guerre vient de se tuer. Il s'agit du sous-lieutenant Marinovitch dont la carrière avait été admirable. Il avait à son actif 22 victoires officielles, et on sait qu'avec les rigueurs des homologations, un pareil total représente... pour certains, le double de succès. Parmi ses victimes Marinovitch comptait le lieutenant von Bulow. Ce prince boche avait 28 victoires à son actif lorsqu'il tomba sous les coups de la mitrailleuse française.

MARINOVITCH QUI AVAIT ABATTU 22 BOCHES, S'EST TUÉ PRÈS DE BRUXELLES.

L'as que pleurent tous ceux qui le connaissaient n'avait que 20 ans lorsqu'il eut la médaille militaire et la Légion d'Honneur. Sa jeunesse fut d'ailleurs un prétexte au ralentissement des récompenses : légionnaire après la 13e victoire, sous-lieutenant après la 20e !

Et pourtant le pauvre adolescent ne fut pas trouvé trop jeune par la mort ! — J. Mortane.

LE RECORD RÉCALCITRANT

La France, jadis, accumulait les records d'aviation. Chaque jour nous en valait un nouveau. Les temps ont changé. Mais des prouesses admirables sont encore accomplies de temps en temps. C'est ainsi par exemple que le sous-lieutenant Casale réussit à s'attribuer, en juin, à trois reprises, le record de l'altitude, s'élevant jusqu'à 10.100 mètres. Semblable exploit méritait, vous l'avouerez, d'être immédiatement homologué. Il est plus facile à des pontifes d'étudier un barographe autour d'un tapis vert qu'à un pilote de faire monter l'aiguille à 10.100. Casale pourtant mit plus de hâte dans la préparation de sa performance et dans son entraînement que l'Aéro-Club dans l'homologation. C'est à croire que l'on a été vexé qu'un Français batte un record ! Résultat : avant que la prouesse fût officialisée, un Américain, Rholf, s'élevait à 10.520 mètres. Et les Américains iront certainement plus vite que nous pour mettre à jour leur palmarès !

Ce n'est que dans les premiers jours d'octobre que l'homologation a été porté à 9.250 mètres. Près de mille mètres de différence, c'est bien extraordinaire.

Qu'importe, n'étudions que le procédé ! Ne trouvez-vous pas désolante cette négligence de ceux qui se donnent l'illusion de diriger un sport vis-à-vis duquel ils se manifestent surtout par des banquets ? Et ne devrait-on pas faire une enquête sur les raisons qui ont poussé à oublier ainsi Casale ? Si on cherchait bien, peut-être trouverait-on ? La manœuvre est d'autant plus maladroite qu'on laisse libre cours aux suppositions. Les plus saugrenues sont répandues et c'est ainsi qu'on va jusqu'à prétendre qu'une personnalité peu importante, il est vrai, par amitié d'un grand homme, jaloux, ne mettait aucun empressement à faire activer les augures qui devaient signifier à quelle altitude s'était arrêté le valeureux champion, recordman sans l'être. Bien entendu, il s'agit d'une perfidie sans fondement, mais avouez que mieux vaut éviter ces ragots en dirigeant un sport comme il convient.

UN GRAND AS

Le commandant Vuillemin qui se rendit en août de Paris au Caire par Constantinople en compagnie du lieutenant Dagnaux, chacun sur un Bréguet, a réussi à rentrer par la voie des airs après un magnifique voyage dont les étapes varièrent de 950 à 1.200 kilomètres. Malheureusement, au retour, Dagnaux, le pilote à la jambe de bois, brisa son appareil à Beyrouth et dut abandonner son glorieux chef et ami.

LL PROJET DE POULET

Poulet, qui veut tenter de se rendre à Melbourne par la voie des airs, s'est préparé minutieusement à ce raid. Il a choisi un appareil parfaitement sûr qui connut d'admirables succès à la guerre, le Caudron G-4 bi-moteur. Son voyage comporte 22.000 kilomètres. Où sont les courses au clocher d'il y a dix ans ?

AUTOMOBILE

DES RÉFORMES.....

Circuler en automobile sur les routes, à l'heure actuelle, est une occupation qu'on accomplit par nécessité, et je ne pense pas qu'il existe en France un automobiliste assez hors de sens pour y trouver du plaisir.

Les routes sont mauvaises, c'est entendu. Elles deviendront meilleures, un jour... Acceptons-en l'augure et la promesse qu'en a faite le Ministre des Travaux publics. Mais en attendant, ne manquons pas de signaler la sollicitude avec laquelle il prend des mesures destinées à nous faire patienter.

Son avant-dernière idée consiste en un projet de nouvelle signalisation des routes, qui doit nous débarrasser à jamais des minuscules plaques indicatrices en fonte, de triste mémoire ; on les remplacera par un système qui a du moins pour lui l'avantage d'avoir fait ses preuves : tout bonnement celui qui, durant les hostilités, fut employé sur les routes du front où il rendit d'inappréciables services. Ainsi nous serons dotés pour la première fois — c'est une date ! — de pancartes lisibles, peintes en caractères gras, lumineuses la nuit. Déjà les municipalités ont été invitées à inscrire, à l'entrée et à la sortie des villages, le nom de ces derniers suivant les mêmes principes. Il faut espérer qu'on profitera de l'occasion pour faire disparaître cette anomalie déconcertante relevée sur toutes les plaques de fonte déjà nommées : on vous indiquait, à l'entrée d'une agglomération quelconque, le nom de l'endroit d'où vous veniez et nullement celui de l'endroit où vous alliez.

La nouvelle signalisation comporte en outre une réforme qui sera sans doute heureuse : sur les routes nationales, la partie supérieure des bornes sera peinte en rouge, et ceci pour permettre aux automobilistes pour lesquels la route nationale est la voie habituelle, de la reconnaître à première vue et sans qu'il soit besoin de déchiffrer (c'est le terme propre) les inscriptions généralement illisibles des bornes.

Les travaux relatifs à la nouvelle signalisation des routes devaient être entrepris en octobre. C'est ce qui a permis aux « services compétents » de répondre à un de nos confrères, à fin septembre, que « rien n'avait encore été exécuté ».

Or, à cette même date, la route nationale nº 13 possédait déjà le nouveau système : il paraît résulter de ce malencontreux hasard que l'Administration des Travaux publics ignore ce qu'elle fait au juste, — ce qui ne laisse pas que d'être assez inquiétant pour les pauvres automobilistes...

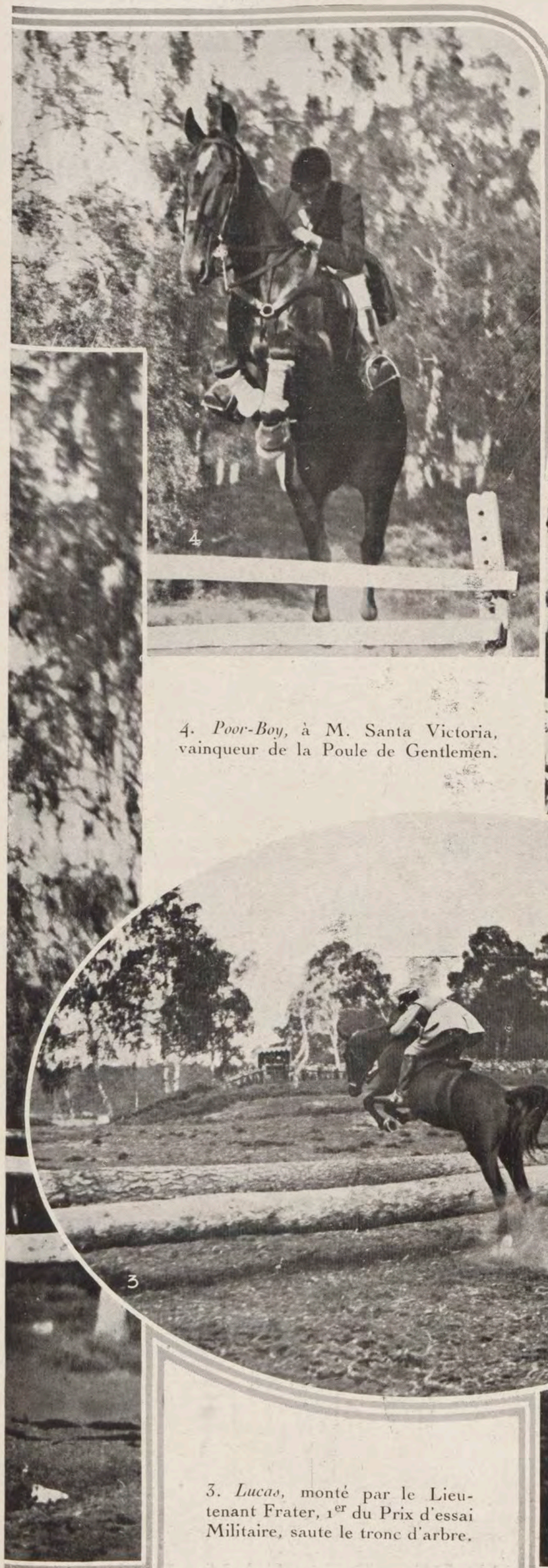
Quoi qu'il en soit, le projet dont il s'agit est une innovation louable. Mais nous en avons malheureusement d'autres à signaler, qui le sont moins, et qui ne témoignent pas d'une égale sollicitude à notre égard...

C'est ainsi qu'un récent décret rend obligatoire l'usage de la trompe. N'insistons pas et contentons-nous de remarquer que l'automobiliste conscient n'a pas attendu les objurgations ministérielles pour signaler sa présence au moyen de cet engin avertisseur, lorsqu'il a besoin de passer.

Il inaugure, en matière de remorques, une législation assez singulière, aux termes de laquelle vous êtes parfaitement en règle si vous véhiculez sur les routes une remorque de 3.000 kilos, eût-elle dix mètres de long, pourvu qu'elle soit traînée par un tracteur de 6 tonnes, mais il faut vous attendre aux pires difficultés avec l'administration si, derrière une camionnette de 1.000 kilos, vous accrochez une toute petite remorque de cinq cents et quelques kilos ; vous avez bien compris, n'est-ce pas ? La moitié du poids du véhicule tracteur, un point, c'est tout. Vous voyez comme c'est simple...

Le même décret impose deux feux à l'avant (ce n'est pas très neuf). Notons seulement que le traditionnel feu vert à gauche n'est pas obligatoire, le décret n'en faisant pas mention. Par contre, il impose le feu rouge à l'arrière — qui n'était pas règlementaire jusqu'à ce jour, vous en doutiez-vous ? Ledit feu rouge, d'ailleurs, n'est imposé qu'aux automobiles. En d'autres termes, si vous roulez la nuit, vous pouvez espérer ne pas être attaqué traîtreusement par derrière par un chauffeur plus pressé. Mais il vous reste, à vous : 1º la faculté d'emboutir la traditionnelle charette de foin qu'on rencontre *toujours* la nuit sur les routes, et à gauche bien entendu ; et 2º le droit de ne pas vous plaindre. — H. D.

DE FONTAINEBLEAU



4. *Poor-Boy,* à M. Santa Victoria, vainqueur de la Poule de Gentlemen.

3. *Lucas,* monté par le Lieutenant Frater, 1er du Prix d'essai Militaire, saute le tronc d'arbre.

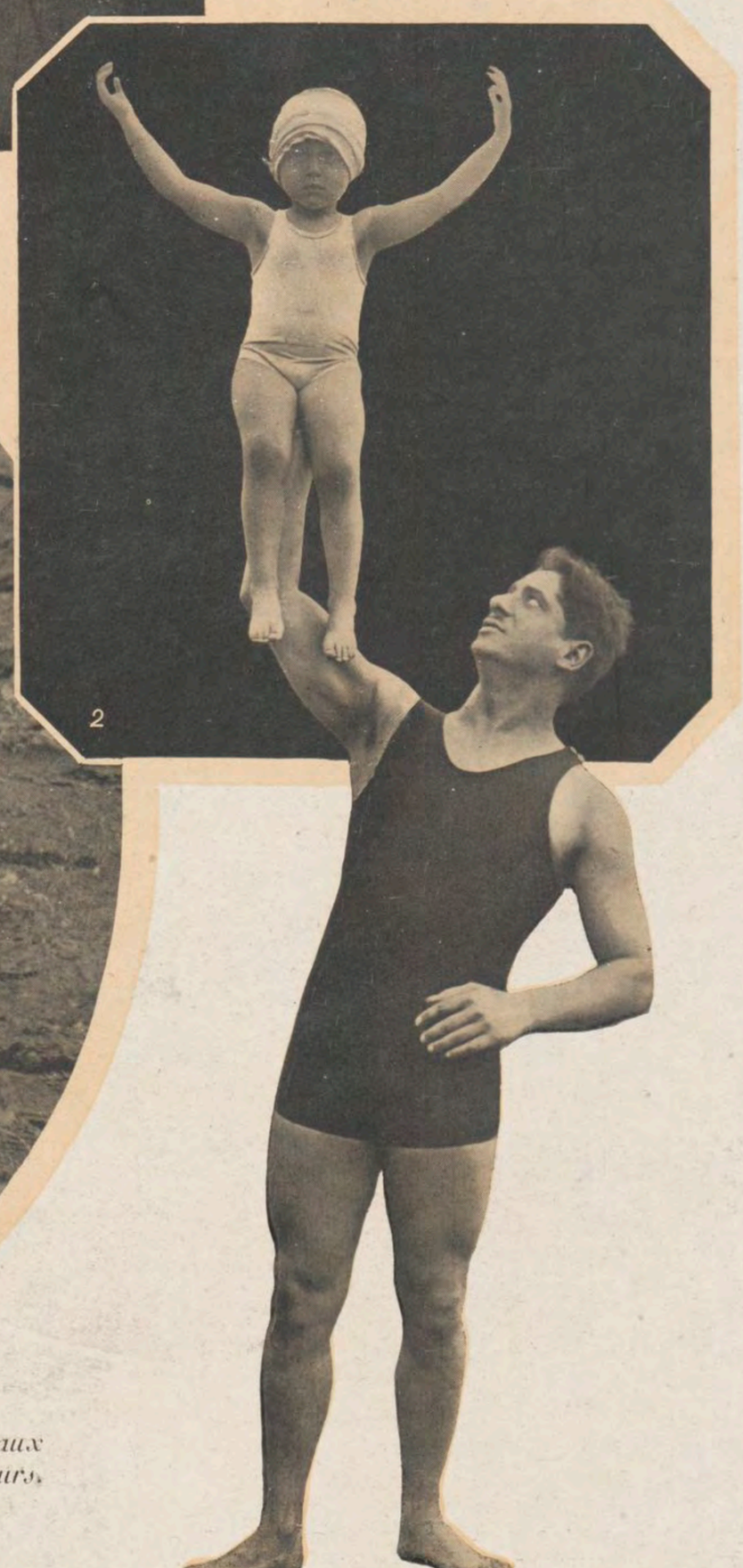
5. *Jap,* monté par le Capitaine Laissardière à l'obstacle en montée.

LEDOUX ET SON FILS

1. Charles Ledoux, le grand champion de boxe de France, le massacreur des poids coqs, qui fut un militaire brillant pendant toute la campagne, est également un père de famille modèle, malgré son jeune âge.

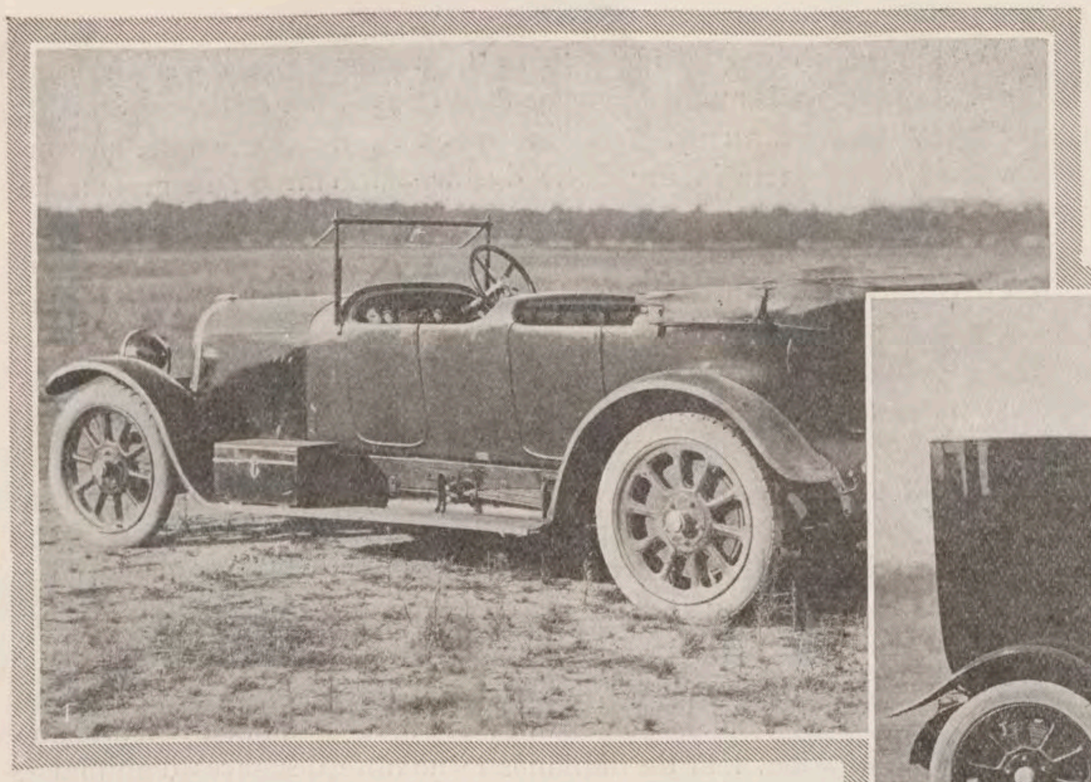
RIGAL INSTRUCTEUR

2 et 3. Le champion de natation amateur Rigal désire faire de son enfant une émule de nos gracieuses ondines. Il lui apprend déjà à avoir le goût de la nage et on peut constater qu'elle n'est pas encore très grande.



Nous continuons dans ce numéro la publication de documents relatifs aux champions pères de famille, pour répondre au désir exprimé par de nombreux lecteurs.

LES CHAMPIONS SONT DE BONS PÈRES DE FAMILLE

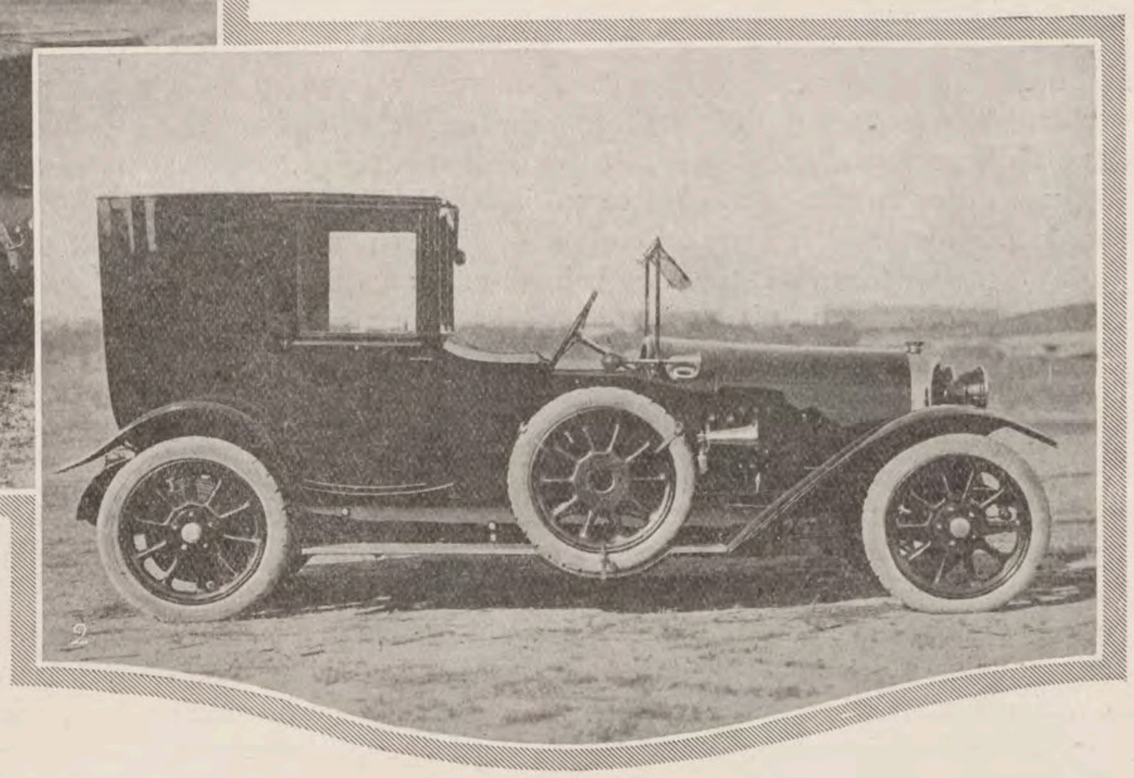


LE TORPEDO MODERNE

Le torpedo du type de 1920 devient de plus en plus confortable. Remarquez le tablier de la voiture et la disposition rationnelle des appareils de contrôle.

LE COUPE MODERNE

Plusieurs maisons d'aviation, devant l'indifférence pour la locomotion aérienne, ont préféré se consacrer à la fabrication de voitures automobiles.



Coup d'œil d'ensemble sur la Construction Automobile 1920

Par C. Laville

Le Salon de l'Automobile fut, de tout temps, un véritable centre où peuvent se rencontrer acheteurs et constructeurs, et le point de contact idéal de tous ceux qui s'intéressent à l'automobile, que ce soit pour leurs affaires, pour leur intérêt ou simplement pour leur plaisir. C'est ce qui explique son succès persistant.

Le Salon de 1919 n'a pas failli à la tradition établie par ses devanciers, et a remporté un succès d'autant plus considérable que cette manifestation du renouveau de l'activité de notre industrie automobile était nécessaire — les événements eux-mêmes se sont chargés de le démontrer.

Il s'agit maintenant de tirer de cette manifestation les enseignements qu'elle comporte, et d'examiner sommairement l'orientation d'une industrie qui s'annonce comme appelée au plus bel avenir.

On a constaté au Salon l'existence de courants en quelque sorte contraires, provoqués les uns et les autres par des influences particulières, et conduisant à des réalisations différentes. C'est qu'en effet, nos constructeurs, au moment où ils ont examiné la réorganisation de leur fabrication — après avoir eu pendant cinq ans bien d'autres choses en tête — et ayant à choisir entre plusieurs systèmes, ont choisi.

Les uns, créant en France une véritable École nouvelle, ont opté franchement pour la voiture de grand luxe, au châssis très cher, mais également très plaisant par son confort et sa rapidité. C'est, entre autres, le clan des voitures dites « type sport » qui ont élevé la vitesse des voitures de tourisme, tout au moins dans certains modèles, jusqu'à 150 kilomètres à l'heure, quelques-unes pesant en ordre de marche jusqu'à deux tonnes. Et l'on a vu un grand nombre de marques, généralement nouvelles venues, se spécialiser dans cette voie.

Les autres — et c'est au contraire ici que nous allons retrouver compact le noyau des anciens constructeurs — ont simplement continué leur fabrication antérieure en lui faisant subir des améliorations d'ordre purement technique. Ces modifications, du reste ne sautent pas du premier coup aux yeux de qui n'est pas très averti en matière de construction mécanique ; elles n'en représentent pas moins un gros effort — beaucoup plus gros qu'il n'est sensible.

Enfin, une troisième École est née — où sont également nombreux les nouveaux venus — et qui pense qu'entre la voiture de 20.000 francs qui a remplacé l'ancien type moyen de 8.000, et le néant, il y a place pour la voiturette de 3.000 francs, susceptible de conquérir toute une clientèle. Ceux-là ont établi des châssis « révolutionnaires », — mais on s'habitue à tout, même aux révolutions — et remis en faveur des principes qu'on aurait pu croire à jamais enterrés. C'est ainsi qu'on assiste à un renouveau du moteur monocylindrique, du refroidissement par air, des transmissions à friction et par courroies enfin à un développement du moteur à deux temps.

Il résulte de tout ceci que nous nous trouvons en présence de trois tendances bien distinctes, ayant donné naissance à des modèles divers, répondant à des besoins différents, et qu'il serait absurde de chercher à comparer entre elles des choses d'ordres non semblables.

Mais, cependant, ces trois Écoles ont subi une influence commune : celle de la guerre, et chacune d'elles y a puisé les enseignements variés qui se montraient le plus profitables à ses besoins.

Dans les voitures de grand luxe et de type *sport*, par exemple, on a réalisé des modifications assez nombreuses aux principes anciens, et qu'a démontrées possibles le perfectionnement incessant

du moteur d'aviation : élévation du taux de compression, moteurs allégés par l'emploi de l'aluminium et de ses alliages, etc. Cette classe a subi, en outre, l'influence de l'École américaine que la guerre nous a fait mieux connaître : d'où apparition de l'éclairage et du démarrage électriques, et du bloc-moteur vraiment *bloc*, suspendu en 3 ou 4 points.

A l'autre bout de la construction, là où nous avons trouvé tout à l'heure la voiturette, l'influence de la guerre se retrouve dans la volonté bien arrêtée des constructeurs de rechercher eux-mêmes des solutions nouvelles, répondant à des désirs nouveaux, et de se moquer du qu'en dira-t-on. C'est ce qui justifie la faveur nouvelle accueillant des solutions qu'on croyait délaissées pour toujours. Nous en avons tout à l'heure cité quelques-unes auxquelles il faut ajouter les châssis en bois ou les dispositifs supprimant le différentiel et desquelles il ressort qu'on verra dans cet ordre d'idées des véhicules capables de marcher d'une façon satisfaisante, qui remplaceront peut-être quelque jour la bicyclette avec le plus grand succès vis-à-vis d'une clientèle tenue jusqu'ici à l'écart de l'automobile.

Enfin, dans le groupe intermédiaire des anciens constructeurs qui continuent la tradition, le profit qui résulte de la guerre tient à la fois à l'expérience acquise sur la route, alors que leurs voitures... et celles des voisins, étaient soumises à la plus rude épreuve, — et aux améliorations qu'a subi l'organisation intérieure des usines où, aiguilloné par l'urgence de la défense nationale, on a introduit des méthodes nouvelles, des procédés d'usinage perfectionnés, des principes modernes.

Tous les enseignements qu'on a pu tirer de la guerre se sont juxtaposés aux enseignements du passé, tantôt les confirmant, tantôt les infirmant. C'est ainsi qu'en 1914, par exemple, on considérait comme intangible le dogme affirmant qu'un moteur ne pouvait être à culasses rapportées. On a changé d'avis depuis... Par contre, les enseignements recueillis sur le moteur d'aviation ont confirmé ceux qu'avaient déjà fournis les courses, et c'est ainsi que sont passées dans la pratique courante, des choses, jadis révolutionnaires, essayées à peine timidement, telles l'arbre à came placé au-dessus du moteur et attaquant directement les soupapes.

En définitive, l'impression générale que nous pouvons retirer de ce Salon est que, contrairement à ce qu'auguraient jadis certains prophètes dont la prévision fut malheureuse, l'automobile n'est pas arrivée à un type unique, uniforme et standardisé, mais s'est au contraire divisée en plusieurs grandes classes correspondant à des besoins différents.

Et c'est normal. Si l'on examine le règne animal, on constate que la civilisation, loin de diminuer le nombre des races d'animaux, l'a augmenté au contraire, par suite d'une sélection continue justifiée par la diversité des besoins. Et de même que nous avons créé diverses races de chevaux : anglo-normands de trot vif, percherons et boulonnais de gros trait rapide, belges de gros trait lent, poneys, etc., il est normal que nous ayons des types variés de voitures automobiles dont chacun correspond aux diverses nécessités de la vie moderne.

C. Laville.

LES AUTOMOBILES ROLLAND-PILAIN

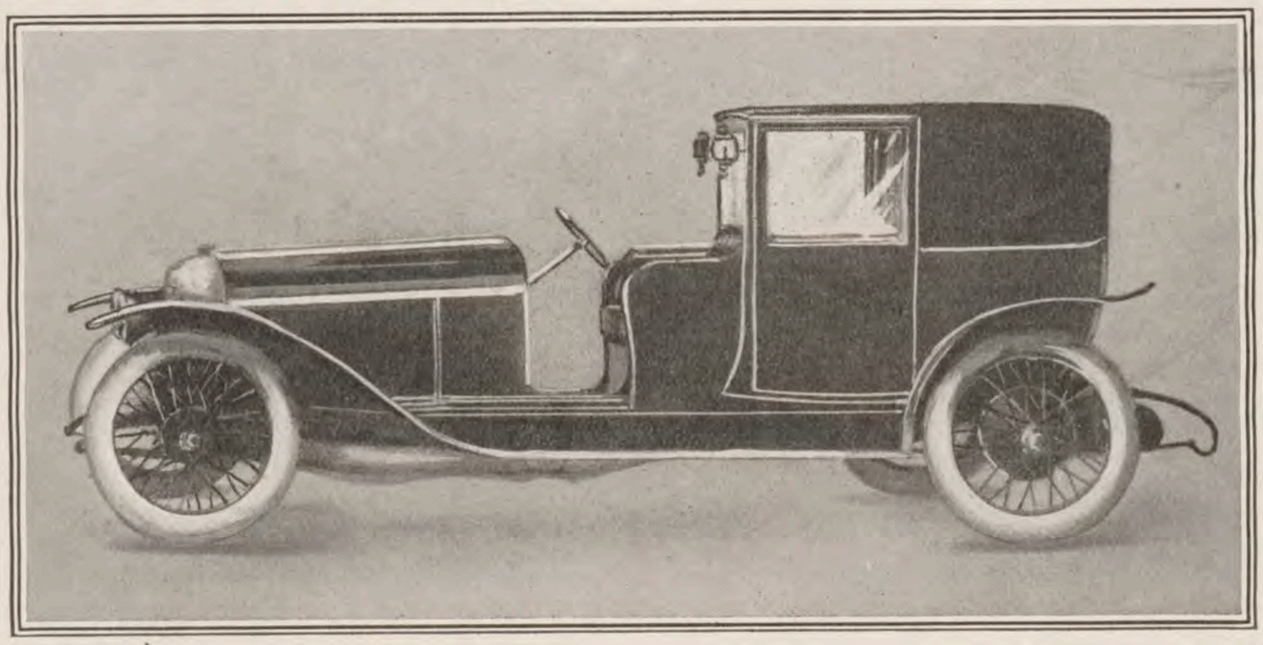
De tous temps, la marque Rolland-Pilai na connu une renommée de bon aloi pour les voitures qu'elle fabrique dans ses usines de Tours. Aussi bien, elle ne s'est point seulement contentée de réaliser une construction impeccable au point de vue technique, mais elle s'est encore attachée à ce que celle-ci marquât toujours une avance sérieuse sur celle de ses compétiteurs.

Déjà, bien avant la guerre, nous avions été habitués, en jetant les yeux sur les châssis Rolland-Pilain, à trouver dans le dessin de leurs organes et dans les lignes de leur mécanisme, l'empreinte nettement marquée d'une conception hautement personnelle, consciencieuse et habile. Or, nous apprenons qu'aujourd'hui les ateliers de Tours travaillent en étroite connexion avec ceux que la puissante Société Gnome et Rhône possède à Gennevilliers. La fabrication Rolland-Pilain, développant largement son ancien champ d'activité tout en demeurant soucieuse de conserver le bon renom qui s'attache à sa marque, remporte auprès du grand public le succès qu'elle mérite à tous égards.

Les Etablissements Rolland-Pilain présentent au Salon trois types de châssis : 10 et 18 HP 4 cylindres et 12 HP 6 cylindres. Le 10 HP est un monobloc de 70 × 125 dont le vilebrequin repose sur trois paliers : donc, construction particulièrement soignée. Nous trouvons ici une application du principe du bloc-moteur, avec carter inférieur unique pour le moteur, l'embrayage et la boîte des vitesses. L'embrayage est à cône-cuir inverse et la boîte comporte quatre vitesses et marche arrière : donc, encore, construction où l'on n'a pas été guidé par l'unique souci d'abaisser les prix de revient.

Allumage par magnéto blindée, carburateur automatique, graissage sous pression et refroidissement par thermo-siphon, avec radiateur cuivre, genre nid d'abeilles, en forme coupe-vent, voilà pour le moteur. La transmission s'effectue par cardan enfermé, et deux freins sont prévus, l'un sur le mécanisme, l'autre sur les roues arrière. Joignez, à l'heureuse conception, un usinage parfait, un montage soigné dans tous ses détails et des essais sévèrement poursuivis, et vous connaîtrez tout le secret de la valeur des Rolland-Pilain.

La 18 HP monobloc à 4 cylindres 95 × 140 comporte les mêmes caractéristiques générales



que le type précédent, à cette différence près que l'alimentation du moteur, au lieu de se faire en charge, est assurée par réservoir à l'arrière et dispositif exhausseur, ainsi que le veut la tendance actuelle pour les voitures puissantes. Il va sans dire que les deux châssis ont été prévus pour comporter le démarreur et l'éclairage électriques.

En dehors de ces deux modèles, la famille Rolland-Pilain s'énorgueillit d'un nouveau rejeton, appelé à faire sensation dès sa naissance : un 12 HP 6 cylindres 66 × 115. Jusqu'à présent le moteur à 6 cylindres avait surtout été considéré comme un moteur de grand luxe, destiné seulement aux voitures très puissantes. En créant un 6 cylindres de moyenne puissance, les sympathiques constructeurs de Tours viennent combler une véritable lacune, et leur initiative est de celles qui appellent irrésistiblement le succès.

Chacun sait, aujourd'hui que le 6 cylindres possède une meilleure régularité cyclique, assurant un meilleur équilibrage du moteur, d'où découlent : absence de vibrations, reprises plus rapides, ralenti plus aisé et, pratiquement, suppression aux trois quarts résolue de la manœuvre du levier des vitesses.

On s'imagine parfois, bien à tort, que le 6-cylindres est un moteur « cher ». Rien n'est plus contraire à la vérité : le 6-cylindres est, si l'on tient compte de tous les frais qu'entraîne la possession d'une automobile, un moteur économique parce qu'en fin de compte, de par son excellent équilibrage, ce n'est pas un engin qui « bousille » le restant du mécanisme de la voiture.

Joignez à cela que, par sa souplesse d'allure, il est ménager de vos intérêts en ce qui concerne les bandages pneumatiques.

Toutes ces raisons, et bien d'autres encore, nous convainquent que la 6-cylindres Rolland-Pilain répond à un besoin réel de la clientèle automobile et connaîtra auprès de celle-ci un succès d'autant plus mérité et d'autant plus durable que la conscience avec laquelle ces voitures sont établies retiendra les sympathies que l'attrait de la nouveauté avait fait naître.

LES MOTOCYCLETTES L. BLÉRIOT

Lorsque, la paix venue, les importantes usines que la firme L. Blériot avait édifiées à Suresnes pour la fabrication des avions destinés aux armées alliées durent chercher un nouveau débouché à leur grande activité, il ne pouvait être question que d'y installer une fabrication intensive, mettant en œuvre les procédés les plus modernes de l'industrie, susceptible de s'adapter à la surface, à la disposition et à l'outillage d'ateliers établis selon les données les plus récentes et les plus rationnelles, et capable, enfin, de maintenir le débit des usines au niveau de ce qu'il était à la fin des hostilités. Or, à ce moment-là, les Etablissements Blériot ne sortaient pas moins, chaque jour, de 14 appareils en ordre de marche.

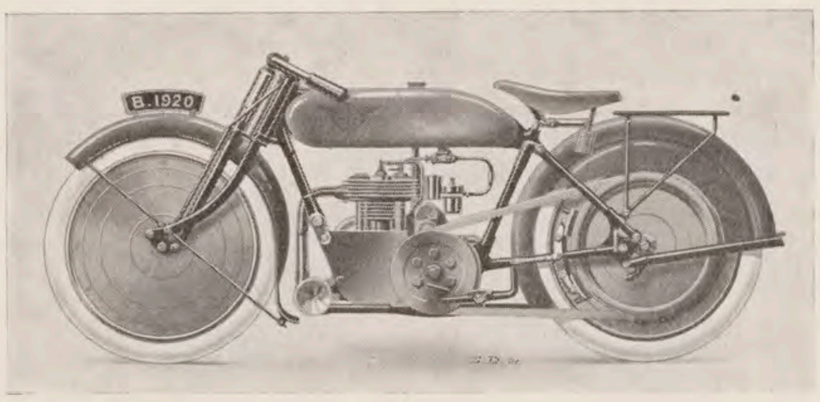
Qu'on ait alors songé, dans les vastes ateliers du quai Gallieni, à fabriquer en grandes séries deux types de motocyclettes et trois types de sidecars, il n'y a rien là que de très naturel et de parfaitement logique. Ainsi, sans transition brusque, il devenait possible de passer des besognes du temps de guerre à celles du temps de paix et d'orienter sans la troubler, une organisation puissante vers une fabrication destinée à donner satisfaction à une importante fraction de la clientèle française.

J'ai dit, à l'instant, que les Etablissements Blériot présentaient au public deux types de motos. Pour être plus exact, j'aurais dû dire : un seul type, avec deux modèles, l'un destiné aux touristes et l'autre aux sportsmen. De même, ainsi que nous le verrons plus loin, les trois modèles de sidecars ne sont que trois variations différentes d'un même principe, variations rendues nécessaires par la diversité des besoins auxquels il convenait de satisfaire.

Sur les deux modèles de la motocyclette Blériot, on aperçoit, dès le premier examen, un dessin d'ensemble qui est d'une netteté et d'une sobriété remarquables, un dessin où se révèle manifestement le souci de faire simple en même temps que confortable, léger en même temps que robuste, pratique en même temps qu'économique à l'usage. Aussi bien, les détails d'exécution vont nous confirmer dans cette excellente impression et nous montrer que la maison Blériot a su heureusement allier, dans sa fabrication, les données expérimentales et les conseils avertis du motocycliste averti qu'est Grapperon — dont le nom est connu de tous, — et les études d'un bureau technique parfaitement à la hauteur de sa tâche. De ces efforts combinés est né un ensemble mécanique judicieusement conçu, aux lignes orientées harmonieusement dans deux directions perpendiculaires et éliminant cet aspect un peu « fouillis » qui est caractéristique de la plupart des constructions étrangères.

Comme premier principe de la fabrication Blériot, nous trouvons une application, excellemment réalisée, du bloc-moteur. Avec ses deux cylindres 60 × 88 disposés verticalement côte à côte, son carburateur et sa magnéto étroitement accolés à lui, le moteur comprend le débrayage et les deux vitesses de telle manière que le tout forme un bloc compact, peu sensible aux déformations et aux vibrations, donc parfaitement résistant. Un simple calcul nous montre que les dimensions adoptées pour le moteur lui donnent une cylindrée de 500 centimètres cubes permettant de dépasser notablement la puissance de HP 45, indiquée en catalogue. Pourvu d'un graissage automatique, refroidi par de larges ailettes, alimenté par un réservoir à deux compartiments placé à cheval sur le tube supérieur du cadre de la machine, le moteur a son admission de gaz et son décompresseur commandés par poignée tournante. Remarquons en passant qu'un tube amène directement de l'essence au robinet à coupelle placé au-dessus de la soupape d'admission et permet de décoller aisément celle-ci ou de dégommer les segments pour assurer un départ instantané. Signalons aussi l'emploi de cette disposition que la raison approuve et qui consiste à assurer l'allumage au point central de la chambre de combustion, les soupapes étant de part et d'autre de la bougie.

Le changement de vitesse s'effectue par pignons toujours en prise et l'on met en service soit un couple, soit l'autre couple par le jeu d'embrayages métalliques à disques multiples, alternativement en cuivre et en acier. Par sa faible inertie, ce dispositif nous assure d'une grande douceur de fonctionnement, en même temps que sa simplicité procure l'absolue sécurité de marche.

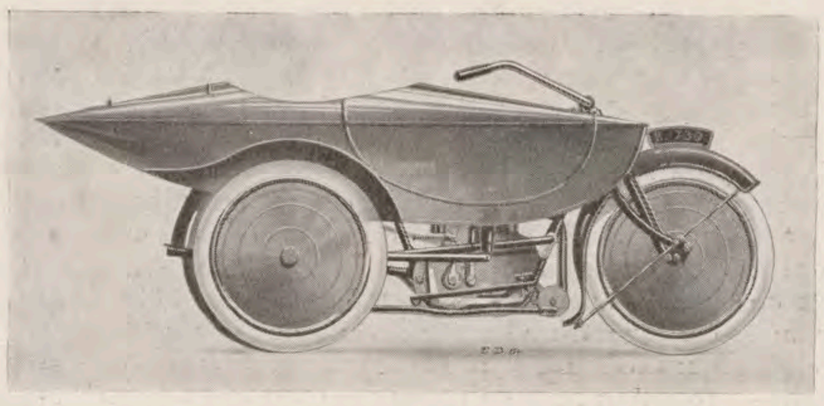


LA MOTOCYCLETTE BLÉRIOT TYPE " SPORT "

La célèbre maison L. Blériot a décidé de consacrer sa merveilleuse activité également à la construction des motocyclettes.

Un détail, en passant, nous montre cette heureuse influence qu'a eue, sur le dessin de la machine, la longue expérience de Grapperon : les commandes se font soit par leviers, soit par pédale, absolument comme sur une voiture et, — c'est surtout ce point que je veux vous faire remarquer, — les commandes par pédale se font sans que le motocycliste ait besoin de déplacer les pieds et de leur faire quitter leur appui.

La moto Blériot comporte deux freins au pied sur la roue arrière et une suspension élastique à l'avant, du type articulé, dont les détails ont été étudiés dans ce même esprit d'expérience avertie, et de technique clairvoyante que je vous ai précédemment signalé. Quant à la suspension arrière, elle est, au choix du client, ou élastique ou rigide.



LE SIDECAR L. BLERIOT

Les motocyclettes L. Blériot se fabriquent en grandes séries. Deux types de motocyclettes et trois types de sidecars sont établis.

Munie d'une sacoche à outils, faisant corps avec le réservoir, équipée avec des roues « blindées », c'est-à-dire en tôle emboutie, montées en pneus 650 × 65, pesant 95 kilos en ordre de marche, et émaillée « Bleu de France » la machine du modèle « Touriste, » qui réalise le 75 en palier, est la machine élégante, économique et sûre, recherchée par la grande clientèle.

Le modèle Sport de la motocyclette Blériot n'est, avons-nous dit, qu'une variante du modèle précédent. Il s'en distingue seulement par quelques particularités qui ont permis d'alléger un tant soit peu le mécanisme — la machine en ordre de marche pèse 90 kilos — et de porter de 75 à 95 kilomètres à l'heure la vitesse en palier.

Naturellement d'autres modifications, d'ordre secondaire, ont été entraînées par ces nécessités nouvelles : c'est ainsi que le régime du moteur a conduit à substituer au graissage automatique du modèle « Touriste », le graissage semi-automatique avec cuillers fixées sous les têtes de bielle et cueillant l'huile du carter ponr la dispenser aux cylindres. Mais nous retrouvons dans ce type toutes les caractéristiques essentielles et toute la maîtrise de construction qui apparaissent dans l'autre type et qui forceront l'attention des acheteurs éventuels.

On pourrait dire de la motocyclette Blériot qu'elle semble être tout naturellement disposée à être accolée à un sidecar, si nous ne savions, par ailleurs, que les constructeurs ont justement établi leurs modèles pour que cet accouplement se fasse d'une manière tout à fait rationnelle : nous n'assistons pas ici à ce spectacle disgracieux, — et en opposition flagrante avec les lois de la saine mécanique, — d'une moto qui se couche vers son sidecar. Pas d'accouplement à collier, d'un serrage incertain, mais un cadre prévu pour que viennent s'y insérer les traverses d'arrimage du sidecar. Certes, dans ces conditions, le sidecar Blériot ne peut s'accoupler qu'à la motocyclette Blériot; mais cela vaut-il pas mieux, infiniment, que la demi-mesure à laquelle nous nous étions, jusqu'ici, résignés ?

Le sidecar Blériot se fait en trois modèles — Touriste, Livraison et Taxi — qui présentent des caractéristiques communes dans la recherche du confortable et de la facilité d'usage. Ainsi en est-il de la suspension arrière par ressort transversal et suspension avant par ressort à boudin ; ainsi en est-il, aussi, de l'emploi de la forme fuselée avec, comme complément, un dispositif spécial d'ouverture de la caisse qui permet, soit au voyageur d'y prendre facilement place, soit aux marchandises d'y être facilement emmagasinées sans savoir à déplacer les objets posés sur la galerie supérieure. Ce modèle d'entrée, caractéristique de la fabrication Blériot, marque un progrès pratique évident par rapport à ceux actuellement en usage.

Sur les trois modèles de sidecars Blériot, le châssis, d'une conception élégante, est en tube d'acier peint en « Bleu de France » et est porté par roue du type blindé.

Sur le sidecar « Touriste », la caisse qui rappelle les jolies carrosseries de voitures du type « Skiff » — est en bois contreplaqué. L'ensemble pèse une quarantaine de kilos et comporte deux coffres. Sur le sidecar de « Livraison », la carrosserie est également en bois contreplaqué et comporte, à la partie supérieure, une galerie à colis. Sur le modèle « Taxi », enfin, la carrosserie, toujours en bois contreplaqué, est de forme coupé avec capote pliante, pare-brise en mica, et se fait remarquer par ses lignes heureuses.

Il convient de féliciter sincèrement les Etablissements Blériot pour le bel effort qu'ils ont accompli et dont les résultats ne tarderont pas à se faire sentir : ils recueilleront pour leur fabrication motocycliste une renommée égale à celle qu'ils ont acquise depuis si longtemps dans la fabrication aéronautique, et qui a porté dans le monde entier le glorieux renom de l'industrie française.

LE PNEU GOODRICH

Qu'on imagine un pneu gigantesque et monstrueux qui, placé près de la Tour Eiffel, l'écraserait de sa masse, sa hauteur étant approximativement le double de celle du monument avec une section correspondante — un pneu qui pèserait 900 tonnes. Vous vous demandez ce qu'est cet « accessoire » invraisemblable ? Il représenterait, exactement, la quantité de caoutchouc que manufacturent les usines Goodrich *en une semaine*.

Ce simple chiffre suffit pour indiquer, de façon frappante, l'importance de cette firme que n'ignore aucun automobiliste. Mais peut-être surprendra-t-il un certain nombre de ces derniers pour qui il sera une véritable révélation.

C'est qu'en effet « être et paraître » sont deux choses bien différentes. Et si certaines maisons, à force de réclame, *paraissent* jouir d'une énorme importance, il en est d'autres qui se contentent de travailler sans fracas, et possèdent une vitalité qui demeure souvent insoupçonnée du grand public.

La Société Goodrich est de celles-ci : elle *est*. Elle possède les plus grandes manufactures de pneus du monde. On s'en fera une idée lorsque nous aurons dit que ses usines couvrent une superficie totale de plus de 600.000 mètres carrés et sont installées de la façon la plus moderne. Qu'il s'agisse des manufactures de Colombes (Seine) ou de celles, plus vastes et plus importantes encore d'Akron (U. S.), on y retrouve le même souci d'amélioration constante, d'organisation rationnelle du travail et de soin dans la fabrication qui ont fait la renommée du pneu Goodrich.

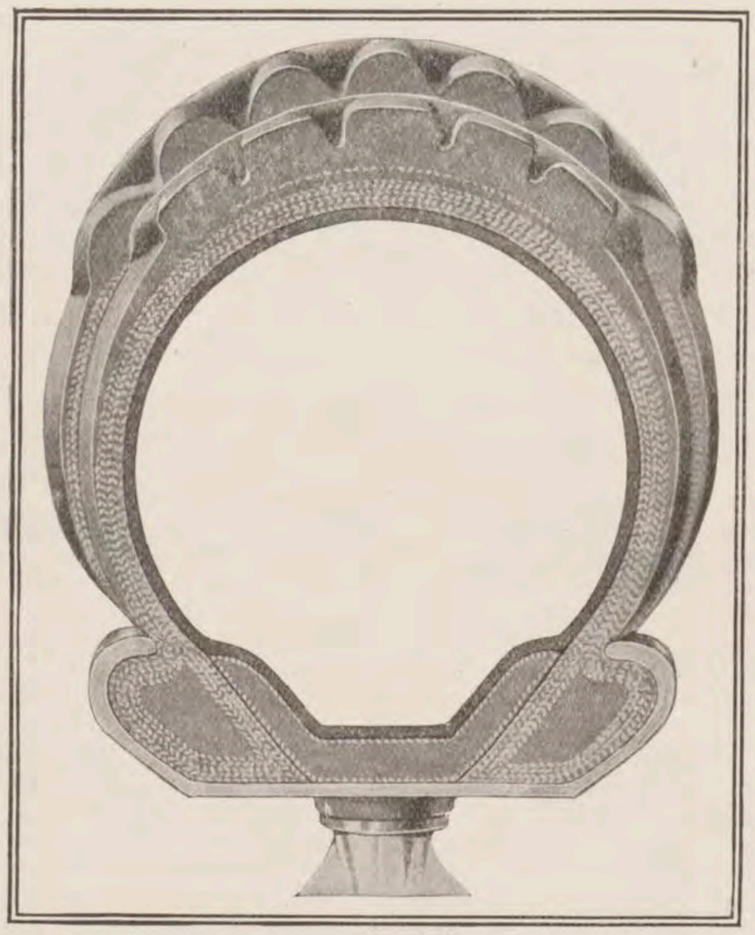
Lorsque nous aurons dit que la Société Goodrich, dont le capital se monte au total à plus d'un demi-milliard de francs, utilise dans ses usines un personnel de 25.000 ouvriers et employés et traite quotidiennement 150.000 kilos de caoutchouc pour les tranformer en plus de 20.000 pneus et bandages pleins, on se fera une idée de la puissance de cette Société, qui a su réellement *faire grand*.

Que l'énorme quantité de pneus fabriqués ne soit cependant pas suffisante pour satisfaire aux besoins de la clientèle, n'est-ce pas le meilleur testimonial de l'excellence de la fabrication de la Société Goodrich, et la preuve certaine qu'elle sait également *faire bien*.

La supériorité du pneu Goodrich, qui a gagné, de haute lutte, le surnom flatteur de « maître de la route » universellement reconnue et prouvée par les chiffres que nous avons cités, tient à la fois au choix rigoureux et consciencieux des matières premières, à l'emploi judicieux et précis qui en est fait, aux soins apportés à la fabrication et à la perfection toute moderne de l'outillage mis en œuvre, au cours de cinquante années d'expérience.

Elle n'est plus discutée aujourd'hui, et s'affirme aussi bien en ce qui concerne les pneumatiques que les bandages pleins.

On sait, en effet, que la Société Goodrich fabrique également des bandages pour poids lourds, et qu'elle a réalisé, dans cette branche, d'intéressants perfectionnements. Au point de vue de la *souplesse* d'abord, qu'elle a augmentée considérablement sans que la durée du bandage en soit pour cela compromise, amélioration, qu'apprécieront tous ceux qui ont eu affaire aux véhicules de poids lourds, et ont souffert des fatigues imposées au mécanisme par des trépidations répétées qu'absorbait mal un bandage trop dur. Au point de vue de la *forme* ensuite : les bandages Goodrich sont de section trapézoïdale : ce profil, étudié longuement et soigneusement, a été reconnu le plus capable d'absorber les forces multiples et d'ailleurs assez complexes, qui agissent sur la masse élastique en travail, et le seul susceptible d'éviter les cisaillements et les arrachements qui mettent rapidement un bandage hors de service.



LA SECTION INTÉGRALE

Jusqu'à ce jour, l'habitude n'était pas de donner à un pneu une section correspondante à leur désignation. Goodrich a modifié cet état de choses.

En matière de pneumatiques, la Société Goodrich a introduit sur le marché, voici plus d'un an, un nouveau pneu, le *Safety*, à section intégrale plus brièvement dénommé « Intégral » qui appelle une observation toute particulière.

Si vous achetez dans le commerce un pneu quelconque, ayez la curiosité de mesurer exactement le diamètre de sa section. Vous aurez la surprise de constater que celui-ci ne correspond nullement à celui qui vous a été annoncé, mais présente une différence de 10 millimètres en moyenne. C'est ainsi qu'un 880 × 120, par exemple, mesure tout juste 110 millimètres environ.

Or, réfléchissez un instant aux conséquences de cette différence. Vous vous figurez monter un pneu de 120 capable de porter *n* kilos. Vous lui faites porter effectivement *n* kilos. Votre pneu qui n'est réellement que de 110 est *surchargé :* usure anormale, éclatement ; afin qu'il résiste et ne s'écrase pas, vous êtes amené à gonfler en excès : les mêmes ennuis vous attendent, vous et malheureusement... votre bourse.

Le pneu Safety Intégral, lui, correspond à un millimètre près aux dimensions pour lesquelles il est vendu, et permet de gonfler normalement ; par suite, il procure le maximum de confort et de protection des organes mêmes de la voiture. Il va, sans dire du reste, que, malgré sa plus grande section, il se monte exactement sur les mêmes jantes que le pneu du type courant, et n'entraîne, par conséquent, aucune modification des roues.

Le pneu Intégral qu'on a pu voir au Salon (Groupe des Accessoires, stand 42, Galeries du 1er étage) n'est qu'une amélioration du pneu *Safety*, type à barrettes, universellement apprécié comme antidérapant, et créé par la Société Goodrich.

A ce propos, nous rappellerons que cette dernière fut la première firme qui lança sur le marché le pneu antidérapant entièrement en caoutchouc, dont les barrettes « mordent » la route. Aimablement critiqué par les uns, violemment pris à parti par d'autres, baptisé ironiquement *pneu sculpté*, le pneu à barrettes n'en fit pas moins ses preuves et finit par s'imposer. Et l'on vit cette chose amusante : un de nos plus gros fabricants de pneumatiques, qui s'était montré l'adversaire acharné de ce modèle, changea son fusil d'épaule, si bien que, adorant avec ferveur ce qu'il avait jadis brûlé, il fabrique aujourd'hui un pneu plus « sculpté » que tous les autres et emploie, pour le recommander à sa clientèle, la même ardeur qu'il mettait autrefois à le déclarer inutile et même dangereux...

Il nous est agréable de constater, en terminant, et au besoin de faire connaître, que la Société Goodrich a toujours fait preuve d'un esprit d'entreprise et d'initiative remarquables. Aux temps les plus difficiles de la guerre, alors que l'horizon était noir et indécis, sa confiance n'a jamais été ébranlée et elle a continué à produire, à travailler pour l'armée à qui elle a fourni une grosse part de l'énorme quantité de pneumatiques et de bandages pleins nécessaires à la circulation automobile au front et à l'arrière. A l'heure actuelle d'ailleurs, une partie de sa fabrication est encore réservée à l'autorité militaire ; c'est la raison pour laquelle elle ne peut donner satisfaction aussi rapidement qu'elle le voudrait à toutes les commandes qui s'accumulent sur ses livres. A ce sujet peut-être est-il bon de signaler en passant qu'elle réserve encore au marché français la quasi-totalité de son activité, puisque 2 à 3 % seulement de sa production passe à l'étranger.

En outre elle a décidé d'agrandir ses usines, d'installer de nouvelles machines, et ces transformations, actuellement en cours, lui permettront d'accroître considérablement sa fabrication et de faire face à toutes les demandes.

Celles-ci d'ailleurs n'iront qu'en augmentant, car la Goodrich a vu régulièrement lui aller toutes les faveurs de la clientèle, dans toutes les expositions auxquelles elle a pris part : les diverses Foires de Lyon, celles de Paris et de Bordeaux n'ont fait que confirmer ses succès. L'exposition de Strasbourg, qui constitue le premier pas sérieux vers la conquête du marché d'Alsace, lui ouvre des perspectives nouvelles. En un mot, elle a participé dans la mesure de ses moyens — qui sont puissants — au développement économique de ce pays, tant à l'intérieur qu'à l'étranger, en même temps qu'elle affirmait régulièrement son importance sans cesse croissante et son activité créatrice.

LA 6-CYLINDRES DE GRAND LUXE HISPANO-SUIZA

L'APPARITION d'un nouveau modèle de châssis Hispano-Suiza est toujours un événement considérable dans le monde de l'automobilisme. Car, à l'examiner, le profane comprend implicitement ce dont le technicien s'émerveille : l'incomparable maîtrise avec laquelle ce châssis a été traité.

Ce qui me semble le plus admirable dans la manière de ce grand précurseur qu'est l'ingénieur Birkigt, c'est la suprême élégance, la vertigineuse habileté avec laquelle il semble faire disparaître toutes les difficultés mécaniques : on dirait que c'est en se jouant qu'il a pu les résoudre, tellement est grande la simplicité des solutions qu'il découvre aux problèmes les plus ardus de la construction. Qu'on ne s'y trompe point : c'est dans cette simplicité même que réside le critérium du vrai progrès et qu'est le fin du fin de l'art d'établir un châssis.

Dès leur fondation, qui remonte à 1904, les usines de la « Hispano-Suiza », à Barcelone, connurent — grâce à la vigoureuse impulsion que leur communiqua leur directeur technique, Marc Birkigt — un accueil enthousiaste de la part des amateurs de belle mécanique, qui admiraient, sur leurs châssis, le remarquable rendement du moteur, l'élégante robustesse des organes, la pureté de lignes de l'ensemble du châssis.

Le succès de la Hispano-Suiza, confirmé par sa victoire dans le Grand Prix des Voiturettes, en 1910, l'obligea à installer, en France, une succursale de ses usines de Barcelone : vite, à l'étroit dans sa première installation, elle dut, au printemps de 1914, édifier l'usine toute moderne qu'elle occupe actuellement à Bois-Colombes, et où, pendant la guerre, elle s'est exclusivement consacrée à la fabrication du moteur d'aviation.

Le rôle qu'ont joué ces moteurs dans la victoire des armées alliées, tout le monde le connaît, et il ne peut être mieux mis en évidence que par les chiffres officiels : cinquante pour cent environ des avions alliés en service sur tous les fronts étaient munis du moteur conçu par l'ingénieur Birkigt, moteur qui avait assuré à notre aviation une telle maîtrise que les gouvernements alliés chargèrent 21 constructeurs divers, dont 14 français, de la fabrication des moteurs Hispano-Suiza.

La production, à certains moments et en France seulement, atteignit 90 moteurs par jour. Si bien qu'à la fin des hostilités, les constructeurs français avaient sorti 33.289 moteurs et l'ensemble des licenciés alliés 50.000. Jamais chiffres n'ont eu plus d'éloquence par eux-mêmes, et n'ont mieux démontré l'excellence d'une conception.

A la cessation des hostilités, la Hispano-Suiza reprit sa fabrication d'avant-guerre en s'attaquant cette fois, au problème de l'établissement d'une voiture de grand luxe. Vous dire que M. Birkigt a su, comme précédemment, résoudre avec une incontestable maîtrise les difficultés d'ordre mécanique qui se présentaient dans ce travail, est chose pour ainsi dire inutile.

Le 6 cylindre 100 × 140 Hispano-Suiza est l'héritier direct du moteur d'aviation de la même marque ; il en a conservé les particularités les plus intéressantes et tous ces dispositifs dont l'excellence a été consacrée par l'expérience acquise durant quatre années d'un service intensif sur tous les fronts.

Réalisé sous la forme d'un monobloc à 6 cylindres verticaux en ligne, il a fait largement appel à l'aluminium partout où il était possible de le faire ; le résultat en est que, sous le rapport de la puissance massique, le moteur Hispano-Suiza, est, de fort loin, supérieur à tout autre. Et c'est là une considération qui a son importance si l'on songe d'une part, que la consommation en pneumatiques s'élève très rapidement à mesure qu'augmente le poids à porter, et, d'autre part, qu'il y a un puissant intérêt à ce que tout le poids du châssis ne soit pas ramené vers l'avant.

Donc, moindre usure de bandages et meilleure répartition des charges sont, entre plusieurs, deux importants avantages acquis sur l'Hispano-Suiza par le seul fait de la manière dont son moteur a été réalisé.

Placées à la partie supérieure du moteur, suivant l'axe du moteur, et parallèlement à lui, les soupapes sont attaquées directement par l'arbre à cames, en une disposition qui a été magistralement traitée. Le vilebrequin tourillonne dans sept paliers en bronze, garnis d'anti-friction et le graissage sous pression est assuré par une pompe à volets tournants, le carter inférieur formant réservoir d'huile.

L'allumage ne se fait pas par magnéto : une batterie d'accumulateurs, rechargée automatiquement par une dynamo génératrice placée en bout du vilbrequin fournit le courant primaire, qui est transformé dans deux bobines et distribué aux bougies, celles-ci étant au nombre de deux par cylindre. Ce double allumage, complété par un dispositif d'avance variable et automatique assure au moteur un rendement exceptionnel. Quant à l'alimentation, elle est assurée par double carburateur — avec vase unique à niveau constant — chacun des corps de carburation alimentant séparément trois cylindres ; la quantité des gaz à admettre est réglée par un boisseau double, et l'alimentation en essence a lieu sous pression d'air fournie par une pompe commandée mécaniquement par le moteur, un régulateur assurant la constance de cette pression. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'excellence de ces dispositifs.

La contenance totale de la circulation d'eau est d'environ 45 litres ; une pompe centrifuge débitant environ 65 litres à 1.200 tours active le passage de l'eau autour des cylindres et dans le radiateur, type nid d'abeilles, auquel est adjoint un ventilateur.

Complété par un démarreur électrique qui opère le lancement par couronne dentée disposée à la périphérie du volant, ce groupe moteur a été réalisé d'une manière magistrale : avec son carburateur accolé au moteur et réchauffé par la circulation d'eau dans les chemises, ce bel ensemble se présente avec une netteté, une élégance, une sobriété de lignes et, en même temps, un aspect de puissance et de robustesse qui n'avaient jamais été atteints jusqu'ici, et qui forcent l'admiration dès l'instant même où l'on soulève le capot pour l'examiner.

Le reste du mécanisme est à l'avenant : embrayages à disques multiples garnis de férodo — donc insensibles à l'échauffement et aux inconvénients qu'il entraîne — boîte à trois vitesses et marche arrière avec pignons montés sur deux arbres parallèles et double baladeur commandé par secteur à grille ; transmission du type oscillant, avec deux arbres, l'un intermédiaire allant de la boîte des vitesses à la transverse médiane du châssis et portant un joint de cardan à chacune de ses extrémités, l'autre articulé au joint arrière de l'arbre intermédiaire et commandant directement, par son autre extrémité, le pignon d'attaque du différentiel ; essieu arrière oscillant dans les patins de ressorts, de telle manière que les efforts de torsion sont supportés par le tube de poussée monté concentriquement à l'arbre principal et dont l'extrémité porte une sphère articulée sur la traverse médiane du châssis.

Le châssis se complète par des roues métalliques R. A. F. 935 × 135, une direction à vis trois filets, enfermée dans un carter étanche et baignant dans l'huile, des ressorts exceptionnellement larges et longs, un double système de freinage, l'un agissant seulement sur les roues arrière et l'autre sur les quatre roues.

Ce dernier nous est encore une occasion de constater avec quel génie de la mécanique a été traité ce dispositif : l'effort de freinage, par une conception spéciale à M. Birkigt, est empruntée au moteur par un « servo-frein » que commande une pédale. Je tiens aussi à signaler en passant la manière dont a été assuré l'établissement des tambours avant et qui assure en même temps qu'un fonctionnement silencieux, un freinage parfait. Il faut voir cela.

Le Confort en Automobile

Qui de nous n'a pesté, en son for intérieur, lorsque le hasard ou les circonstances l'obligeaient à faire une randonnée assez longue en automobile, d'avoir à subir la fatigue inévitable provoquée par les secousses et les cahots de la route ? Qui de nous, à l'étape, ne s'est senti les reins brisés — aussi bien suspendue que soit sa voiture — et n'a appelé de tous ses vœux le siège confortable, grâce auquel, enfin, voyager serait un plaisir ?...

C'est qu'en effet, quelles que soient les précautions prises et le soin apporté à l'établissement de la carrosserie, il se produisait jusqu'ici le fait suivant : le voyageur appuyé contre un dossier faisant corps avec la caisse de la voiture, absorbait tous les chocs transmis à cette dernière et se comportait — bien malgré lui — un peu comme un « volant » sur la raquette enfantine.

La souplesse et la mollesse des coussins ne pouvaient apporter à cet état de choses qu'une amélioration, jamais un remède parfait.

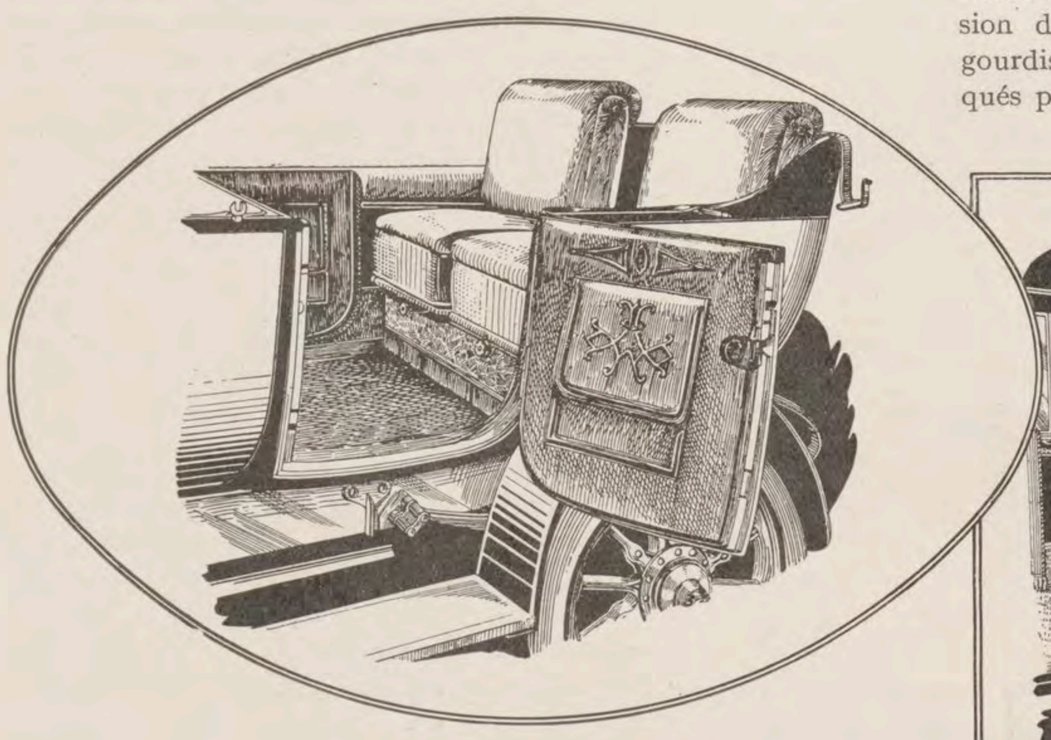
Ce dernier a été trouvé par la maison Lamplugh et Cie, 7, rue Ernest-Cognacq, à Paris-Levallois, dont les innovations en matière de carrosserie sont bien connues : c'est le siège « Pullman ».

Le principe du siège Pullman consiste à isoler le dossier du siège de la caisse même de la voiture : il en résulte qu'en aucune façon, les chocs reçus par cette dernière ne peuvent être transmis au dossier, et, par suite, au voyageur dont le dos reste en contact permanent avec lui.

Le dossier lui-même est recouvert d'une moelleuse garniture ; mais il possède en outre son élasticité propre, obtenue au moyen d'une armature métallique qui le soutient, et dont les éléments sont combinés de telle sorte que sa flexion fait équilibre au poids du voyageur.

Rien d'étonnant, par conséquent, à ce qu'on ressente dans un siège Pullman la même impression de confortable et de véritable plaisir que dans certains fauteuils anglais renommés sur ce point.

Mais ce n'est pas tout : après un certain nombre de kilomètres en automobile le touriste ressent une impression de fatigue, d'engourdissement, provoqués par la station prolongée dans une position inchangée, et il éprouve le besoin de s'étendre, de se redresser, en un mot de modifier sa position.



Le siège Pullman à l'arrière d'un torpedo.

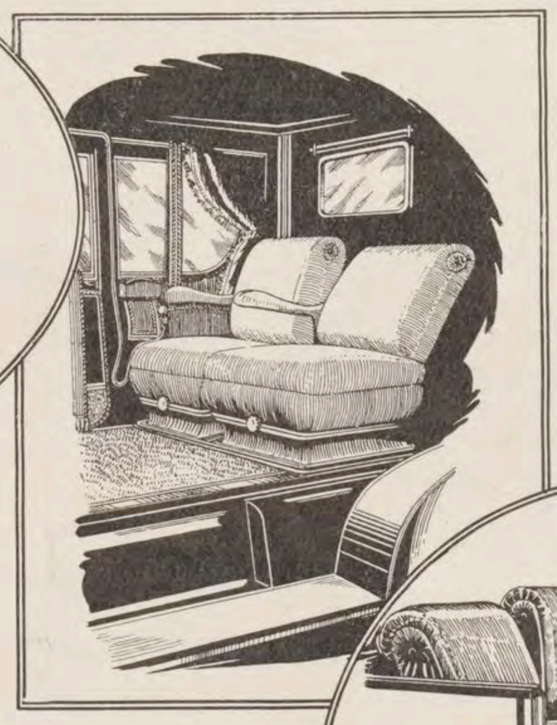
Pour y parvenir, on avait jusqu'à ce jour un moyen simple, mais vraiment rudimentaire : il suffisait de modifier la position du corps — et du corps seul — pour l'adapter tant bien que mal à un siège invariablement fixe.

Le siège Pullman lui, nous offre un moyen aussi simple, mais vraiment moins primitif : c'est sa position qui se modifie pour s'adapter aux désirs du corps. Eprouve-t-on le besoin de s'étendre, par exemple ? Il suffit au moyen d'un bouton molleté situé en avant du siège et au milieu, de modifier l'inclinaison du dossier (qui varie de 90 à 105°). Dans ces conditions, la partie inférieure du corps continue à occuper entièrement le coussin, la partie supérieure le dossier — et vous êtes presque allongé.

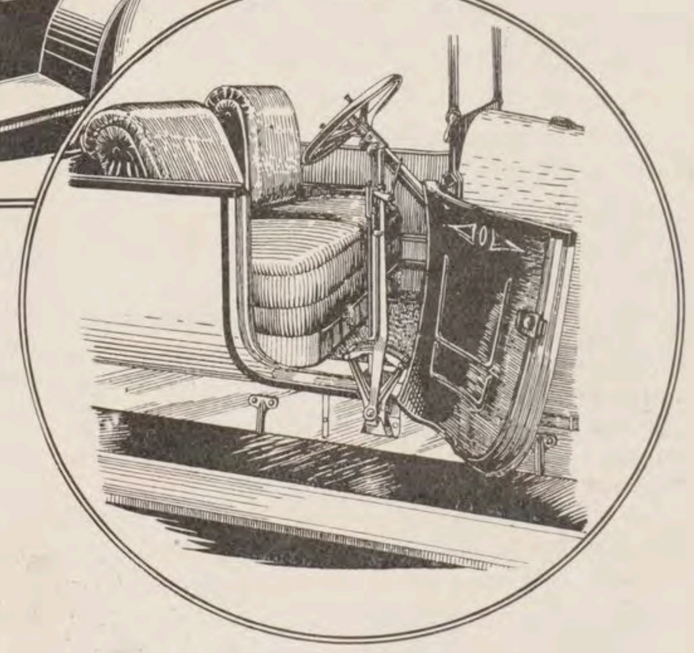
Voulant créer un siège qui soit réellement parfait, la maison Lamplugh et Cie a prévu également le cas toujours possible où des personnes de tailles différentes prendraient place dans la voiture. Il semble inutile d'insister sur ce point : n'est-il pas évident, en effet, que, si un siège possède une profondeur telle qu'une personne de 1 m. 80 y est parfaitement à l'aise, il ne saurait convenir à une personne de 1 m. 60 dont les pieds ne toucheront plus le tapis si elle s'adosse — et qu'à l'inverse, si vous obligez un monsieur de grande taille à s'asseoir dans un fauteuil réglé pour une personne normale, il sera fort embarrassé de ses genoux. Dans un cas comme dans l'autre, tout le charme de la promenade, tout l'agrément de l'automobile seront détruits par la gêne réelle que provoque un siège inconfortable.

C'est ce qui ne saurait arriver avec les sièges Pullman de Lamplugh. Le dossier de ceux-ci, en effet, par une manœuvre très simple et facile à exécuter rapidement, peut se déplacer de 10 centimètres, ce qui augmente ou réduit l'assise dans des proportions pouvant convenir à chacun.

Il est inutile de souligner que chaque siège Pullman est complètement indépendant de son voisin, et constitue en réalité un véritable fauteuil placé dans l'automobile. C'est ce qui explique comment il peut envelopper son occupant de tant de confort et lui donner cette impression de bien-être qui fait un des charmes principaux de l'automobile. Du reste, nos lecteurs ont pu se rendre compte de sa commodité et de son élégance au Salon où l'exposait la maison Lamplugh et Cie.



On aperçoit les boutons de réglage et la variation de l'inclinaison du dossier.



Le siège Pullman à l'avant d'un torpedo.

Ajoutons, pour terminer, que cette dernière a entrepris, sur le principe des sièges Pullman, la fabrication de fauteuils pour fumoirs, du plus heureux effet, et qui feront certainement la joie des amateurs de bonne flânerie, dans la fumée légère du tabac blond, et devant des boissons fraîches.

LES MAITRES DU BANDAGE PLEIN...

...Ce sont les Établissements Bergougnan, dont le Stand au Salon a tout particulièrement attiré l'attention du public et des personnalités officielles.

La grande firme de Clermont-Ferrand a présenté en effet une remarquable exposition, non seulement de ses bandages, mais aussi de ses pneus autos, motos et vélos.

Ses pneus autos, lisse, ferré et sculpté ce dernier surtout si apprécié comme antidérapant, sont bien connus de tous les automobilistes. La faveur qu'il a rencontrée partout a incité les Établissments Bergougnan à en étendre la fabrication au pneu moto : c'est de là qu'est sorti le type *renforcé sculpté*, qui donne aux motocyclistes toute sécurité au cours des longues randonnées ou dans le tourisme en montagne, et les décharge du souci des crevaisons continuelles.

Enfin, la faveur des cyclistes va toujours aux pneus Bergougnan, souples et légers, qu'ils soient démontables, tubulaires ou du type renforcé, ce dernier beaucoup plus résistant que tout autre et à peine plus lourd.

Mais où la maîtrise des Établissements Bergougnan est incontestable, c'est dans la fabrication du bandage plein.

Dès avant la guerre il en était ainsi ; Bergougnan garnissait les roues de 80 % des camions prenant part chaque année au concours militaire de Versailles et voyait ses bandages sur 97 % des camions primés. Ces chiffres se passent de commentaires. Ils afirment la suprématie des Établissements Bergougnan dans ce genre de fabrication, et permettent de s'expliquer pourquoi, au début des hostilités, plus des 3/4 des camions roulant sur le front étaient munis de bandages Bergougnan. Il n'est pas besoin de rappeler à nos lecteurs ce qu'ils ont accompli sur les routes extraordinairement démantelées de la zone de bataille.

Pendant la guerre, Bergougnan réussit à monter sur ses bandages, des canons de plus en plus lourds, depuis le 140 m/m de marine jusqu'au 240 m/m Schneider pesant avec son affût de transport environ 40.000 kilos permettant ainsi le transport rapide des pièces d'artillerie attelées derrière tracteurs un des facteurs du succès de nos armes.

On se doute bien que les Établissements Bergougnan, après avoir réalisé ce tour de force et réussi à créer un bandage parfait pour une charge de 40 tonnes, ne sont guère embarrassés s'il s'agit d'établir pour un simple camion de 4 ou 5 tonnes, le bandage le plus souple, le plus résistant, en un mot le plus parfait. Ils y ont d'ailleurs acquis toute l'expérience désirable, puisqu'à la fin de la guerre on était arrivé à voir le bandage Bergougnan sur presque toutes nos pièces d'artillerie du 75 aux grosses pièces lourdes.

Après avoir contribué pour leur part à vaincre un adversaire redoutable entre tous, les Établissements Bergougnan s'attaquent courageusement à un autre : la vie chère.

Ils n'en sont pas d'ailleurs à leurs débuts : ils ont déjà, et seuls dans l'industrie française, baissé par deux fois leurs prix comme on peut s'en rendre compte en consultant leurs tarifs successifs de 1915, 1916 et 1917.

Mais ils veulent faire mieux encore et faire ainsi comprendre aux acheteurs que leur propre intérêt est de venir à une maison réellement française dont la direction, le personnel et les capitaux à la fois sont français. En effet, une augmentation du chiffre des ventes amènera une baisse de prix proportionnelle à cette augmentation, et facilitera davantage encore la vulgarisation du bandage plein, susceptible de rendre les services considérables qu'on est en droit d'en attendre dans l'œuvre immense de reconstitution du pays.

LA MOTOCYCLETTE A. B. C.

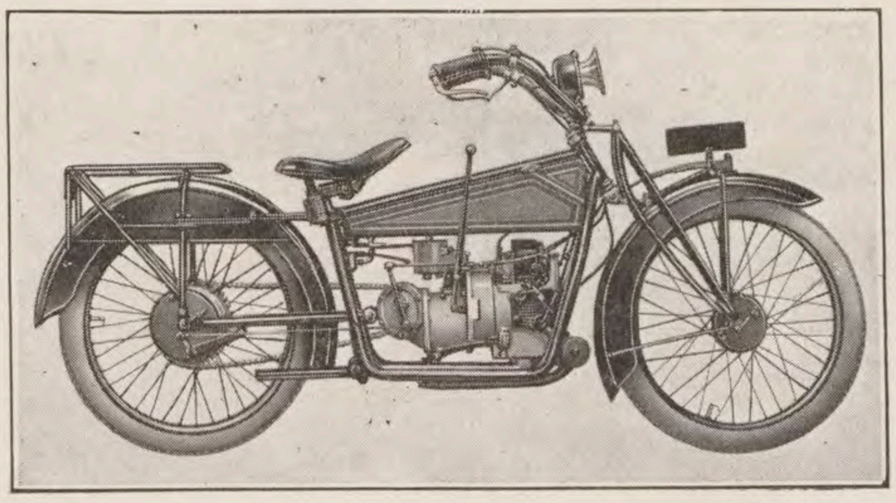
Voici venu le moment où les progrès industriels, nombreux, qui sont nés de la guerre vont enfin trouver réalisée leur application aux travaux de paix... La construction mécanique et, plus particulièrement l'établissement des moteurs d'aviation, ont été marqués par de prodigieuses améliorations qui vont nous mettre à même de remporter une victoire dans le domaine économique comme nous l'avons remportée sur le terrain militaire. Nul exemple, à ce point de vue, n'est plus probant que celui de la motocyclette 3 HP A. B. C.

Dès son apparition, elle a attiré l'attention de tous les amateurs de belle mécanique, heureusement surpris de retrouver dans sa construction tous les dispositifs que la guerre a sanctionnés comme les meilleurs et qui font de la moto A. B. C. une machine réunissant tous les avantages de légèreté, et, en même temps, de puissance, de robustesse et d'économie qu'on peut atteindre aujourd'hui par une fabrication portée au summum de sa perfection.

Il suffit d'examiner les caractéristiques de l'A. B C. pour comprendre quelle jolie somme elle résume d'efforts avertis et heureusement coordonnés dans le but de faire mieux que ce qui s'était fait jusqu'ici: le moteur, à refroidissement par air, est un des deux cylindres horizontaux et opposés 69 × 54. Par son excellent équilibrage, ce dispositif assure confort au cavalier, longévité au mécanisme.

Ce moteur tournant sur roulements à billes jouit d'un excellent rendement mécanique, et, grâce à ses pistons en aluminium, il peut atteindre un régime normal lui permettant de dominer nettement tout engin de cylindrée équivalente. En fait, avec ses 400 centimètres cubes, il développe une puissance au frein dépassant 7 HP et qu'il peut soutenir sans défaillance pendant de nombreuses heures. Les moteurs d'avant-guerre, dans la catégorie des 550 centimètres cubes, ne faisaient pas mieux.

Remarquez que le moteur est placé en travers sur le cadre, autrement dit que les deux cylindres sont exactement placés dans les mêmes conditions de refroissement ; ceci revient à dire que le bon équilibrage théorique n'est point compromis lors du fonctionnement de la machine. Quant à la réalisation, un détail vous montrera qu'elle est à la hauteur de la conception : les cylindres sont en acier, du même type que ceux du moteur d'avion A. B.C. avec tête détachable en fonte sur laquelle siègent les deux soupapes commandées.



LA MOTOCYCLETTE A. B. C.

L'allumage se fait par magnéto H.T. placée au-dessus du moteur et la mise en marche par manivelle au pied. Quant au graissage, il est contrôlé par un viseur placé sous les yeux du cavalier.

Boulonné directement à l'arrière du carter se trouve le changement de vitesse, derrière la boîte duquel se trouve la commande d'angle. Ici apparaît nettement toute l'ingéniosité avec laquelle cet ensemble a été conçu et réalisé : il ne s'agit rien moins que de l'application du principe « bloc-moteur » — qui triomphe, d'autre part, sur les voitures du modèle 1920 — à la construction motocycliste.

Il suffit de dévisser quatre boulons pour enlever du cadre les moteurs, l'embrayage et la boîte des vitesses.

Notez qu'à la facilité d'entretien, ce dispositif joint l'avantage de donner à la fois une netteté d'aspect et une robustesse qui seront grandement appréciés de la clientèle.

Le changement de vitesse comprend quatre rapports, montés sur billes et galets, du type à train baladeur avec commande par levier a main. La commande par pignons d'angle permet de réduire la vitesse à laquelle fonctionne la chaîne ; de cette disposition découlent deux avantages principaux ; diminution du nombre des commandes par rapport à une machine ordinaire et suppression du carter, c'est-à-dire de la plus importante source de bruit.

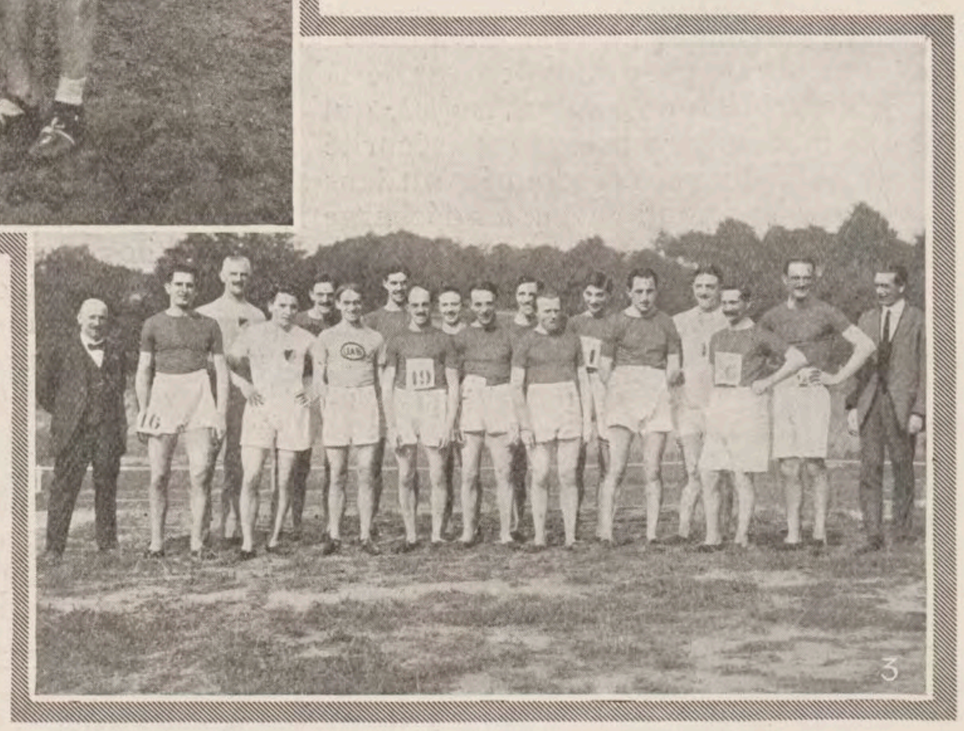
Ajoutons que la moto 3 HP A. B. C., qui est construite dans les usines de la Société Gnôme et Rhône — comporte une suspension spéciale par ressorts à lames et de puissants freins à tambour et extension. Point n'est besoin d'insister : notre affirmation du début est démontrée, à savoir que la machine A. B. C. réunit toutes les qualités de légèreté, de puissance, de robustesse et d'économie à un degré susceptible de satisfaire les plus difficiles.

L'ATHLETISME EN BELGIQUE ET EN SUÈDE

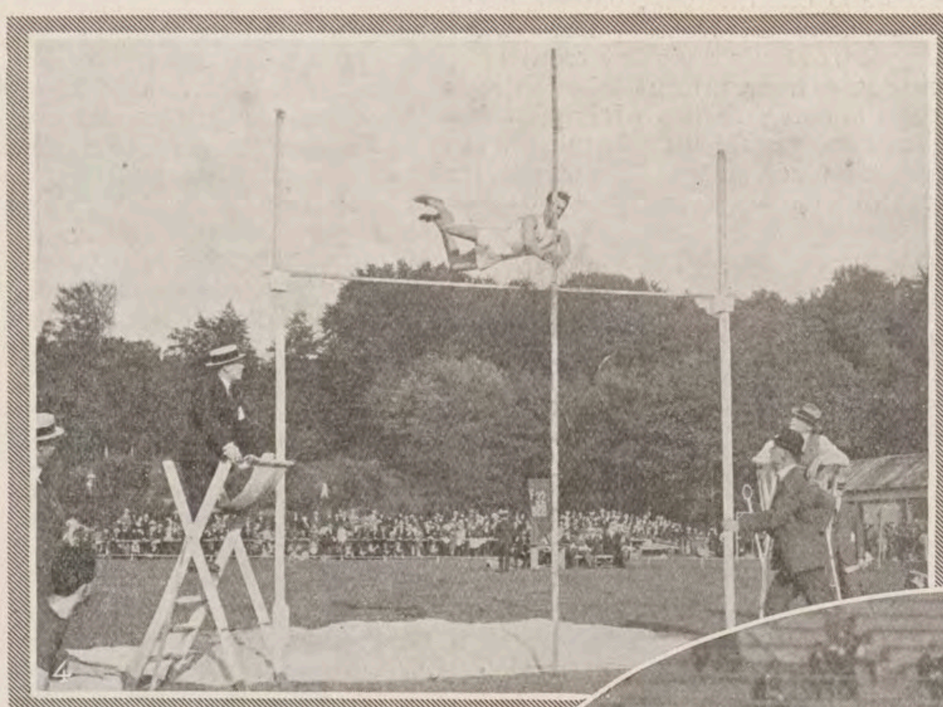
Le match d'athlétisme France-Belgique, disputé le 7 septembre, à Bruxelles, a permis à la France de remporter une très belle victoire par 66 points contre 64. D'autre part les récents championnats scandinaves ont procuré la victoire à la Suède par 39 points contre 23 à la Norvège et 22 au Danemark.

1. Le norvégien Lovland, à Stockholm a réussi à projeter le javelot à 101 mètres 28 (des deux mains).

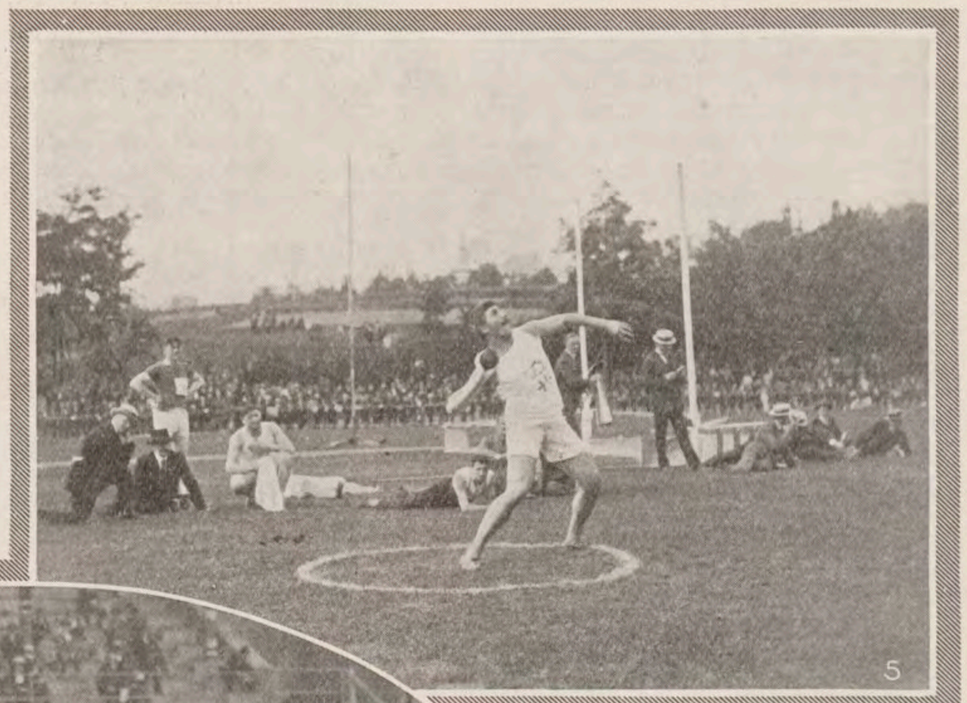
2. L'équipe française qui a gagné le match France-Belgique.



3. L'équipe belge d'athlétisme qui a succombé de 2 points.



4. Franquenelle vainqueur, à Bruxelles, du saut à la perche (3 m. 35).



5. Paoli qui a remporté, à Bruxelles, l'épreuve du lancement du poids (13 m. 27).

6. Le suédois Engdahl, aux championnats scandinaves, a battu le record de Suède des 400 mètres en 48 secondes 5/10 (record du monde 48 secondes 2/10 détenu par l'Américain Reidpath depuis 1902).

Liste et principales caractéristiques des modèles exposés

par la Société anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot. (Salon 1919.)

La Société anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot qui, avec ses dix usines spécialisées, représente une force de production considérable, a joué, pendant la guerre, un rôle important dans la fabrication pour l'armée. S'adaptant du jour au lendemain aux conditions exceptionnelles créées par les hostilités, elle apporta à la fabrication du matériel d'artillerie et des moteurs d'aviation le soin qu'elle a toujours mis à construire les cycles, motocycles, voitures de tourisme et véhicules industriels qui ont consacré sa réputation mondiale.

Au lendemain de l'armistice, la Société des Automobiles et Cycles Peugeot s'est trouvée en face de nouveaux problèmes économiques nés de la paix victorieuse. Et, pour sa première lutte — pacifique celle-là — elle a retrouvé la victoire. Le Grand Prix Automobile d'Indianapolis, première épreuve de l'après-guerre, a été pour l'industrie française un véritable triomphe. Peugeot s'adjugeant la première et la troisième place, dans une course où les meilleurs concurrents étaient représentés, a renoué la tradition qui faisait de cette marque un synonyme de succès.

On conçoit donc l'impatience avec laquelle les nouveaux modèles Peugeot étaient attendus des connaisseurs. Le Salon de 1919 où se trouvent en présence les premières maisons de l'industrie automobile, prêtes à engager le bon combat pour s'assurer la prépondérance sur le marché mondial, donne à la grande marque nationale l'occasion d'affirmer, une fois de plus, l'excellence de sa fabrication.

N'a-t-elle pas, derrière elle, l'expérience que donne le passé, l'expérience que rien ne peut remplacer et qui permet d'arriver à une production sérieuse, offrant le maximum de garantie ?

Au stand Voitures, le châssis 10 HP, 4 cylindres monobloc, transmission par vis, éclairage et démarrage électriques, susceptible d'être carrossé en torpedo 4 places ou en conduite intérieure 3 places, réalisera la voiturette idéale, à la fois légère et robuste.

VOITURE 10 HP (Type 163).

CARROSSERIE :
Torpedo 4 places, torpedo 2 places.
Torpedo Dame. Conduite intérieure 3 places.
Voiture de livraison.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :
Moteur 4 cylindres monobloc. Transmission à vis. Eclairage et démarrage électriques 4 vitesses et marche AR. Alésage : 66 × 105.

Longueur totale du châssis	3 m. 250
Voie avant et arrière	1 m. 200
Empattement	2 m. 520
Largeur du châssis à l'arrière	0 m. 750
Emplacement de carrosserie	2 m. 112

Le châssis 14 HP 4 cylindres monobloc, transmission par vis, rapide torpedo ou confortable limousine, sera la voiture de tourisme et de ville, munie des derniers perfectionnements où domineront ces qualités maîtresses : l'élégance, la sécurité et le fini.

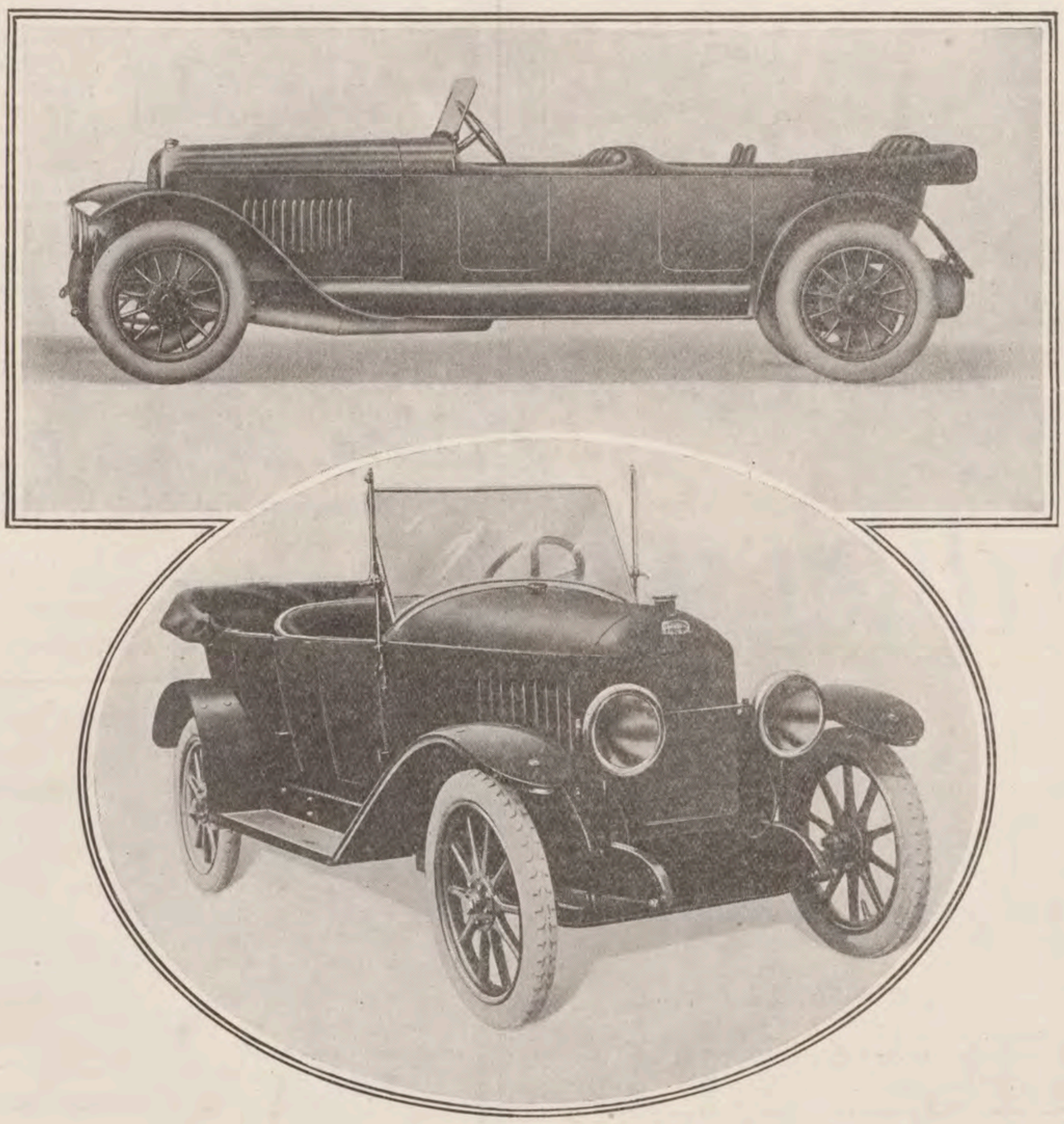
VOITURE 14 HP (Type 153 B).

CARROSSERIES :
Torpedo. Coupé limousine. Conduite intérieure.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :
Moteur 4 cylindres monobloc. Transmission par vis. Embrayages et disques métalliques. Eclairage et démarrage S.E.V. Graissage sous pression. 4 vitesses et marche AR.

Longueur totale du châssis	4 m. 140
Voie avant et arrière	1 m 380
Empattement	3 m. 020
Largeur du châssis à l'arrière	0 m. 850
Emplacement de carrosserie	2 m. 500

Le châssis 25 HP 6 cylindres, sans soupapes, complète l'heureuse série en donnant le dernier mot de l'industrie automobile. Que ce soit



sous la forme d'un torpedo, d'une ligne parfaite ou bien d'une limousine somptueuse et bien suspendue ou encore d'un coupé de ville de riche apparence, la 25 HP Peugeot constitue la voiture de grand luxe et de grand tourisme, atteignant facilement la vitesse de 100 kilomètres à l'heure...

VOITURE 25 HP (Type 165).

CARROSSERIES :
Torpedo Skiff, grand luxe.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :
Moteur 6 cylindres monobloc sans soupapes. Graissage sous pression. Transmission par pignon d'angle. Eclairage et démarrage électriques S. E. V. Alésage : 95 × 140.

Longueur totale du châssis	4 m. 645
Voie	1 m. 400
Empattement	3 m. 500
Largeur du châssis à l'arrière	0 m. 850
Emplacement de carrosserie	2 m. 410

VOITURE 25 HP (Type 156).

CARROSSERIES :
Cabriolet ou phaéton Landaulet. Limousine.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :
Moteur 6 cylindres monobloc sans soupapes. Graissage sous pression. Transmission par pignon d'angle. Eclairage et démarrage électriques S. E. V. Alésage : 95 × 140.

Longueur totale du châssis	4 m. 800
Voie avant et arrière	1 m. 460
Empattement	3 m. 670
Largeur du châssis à l'arrière	0 m. 850
Emplacement de carrosserie	2 m. 800

Au stand « Poids lourds » les industriels ayant à effectuer le transport de chargements pesants ont le choix entre deux types de camions, l'un pouvant supporter 1.800 kilos de charge utile, l'autre 4.000 kilos.

TYPE 1525.

CARROSSERIES :
Camion 4.000 kilos de charge utile.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :
Moteur 4 cylindres monobloc. Alésage : 100 millimètres. Course : 150 millimètres.

Longueur totale du châssis	6 m. 100
Voie avant	1 m. 650
Voie arrière	1 m. 411
Empattement	3 m. 900
Largeur du châssis à l'arrière	1 m. 000
Emplacement de carrosserie	3 m. 765

Il importe de souligner que des carrosseries spéciales permettent à ces châssis de s'adapter à tous les usages. C'est ainsi que le 1.800 kgr. peut se transformer en omnibus d'hôtel ou en car alpin.

VÉHICULES INDUSTRIELS (Type 1533).

CARROSSERIES :
Omnibus d'hôtel.
Voiture de livraison.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES :
Moteur 4 cylindres.
Transmission par vis eu dessus.
Eclairage électrique.
Alésage et course : 90 × 150.

Longueur totale du châssis	5 m. 400
Voie avant	1 m. 490
Voie arrière	1 m. 400
Empattement	3 m. 490
Largeur du châssis à l'arrière	0 m. 900
Emplacement de carrosserie	3 m. 000

Dans le même stand, le tracteur agricole et sa charrue, appelé à rendre des services considérables à la cause de la culture mécanique, montre ses avantages incontestables. Puissance et maniabilité, puisque le tracteur vire sur place grâce à ses chenilles.

Au stand des Cycles, nous retrouvons les bicyclettes solides et élégantes : routière, touriste, grand luxe (hommes et dames) dont l'éloge n'est plus à faire.

Notons en passant deux perfectionnements, particulièrement heureux : le moyeu à broche, en application sur les bicyclettes de dames, permettant le démontage de la roue arrière sans dérégler la chaîne et les colliers de pompe, brasés avec le cadre, remplaçant ainsi avantageusement les colliers mobiles qui peuvent glisser et laisser échapper la pompe.

Les motocyclettes terminent cette gamme de fabrication si variée. Elles donnent à la clientèle deux modèles en tous points satisfaisants : le modèle 3 HP. 1/2 et le 6 HP., sans rival pour être accouplé au side-car. Ces deux motocyclettes sont pourvues de deux vitesses et du kick-starter, c'est-à-dire de la manivelle de mise en marche automatique.

On voit, par ce qui précède, que la Société des Automobiles et Cycles Peugeot continue sa triomphale carrière. Elle est une force par ses usines organisées que seconde un réseau commercial unique comprenant douze succursales et 3.000 agents en France et à l'étranger.

Dans le passé comme dans l'avenir, la signature Peugeot est une garantie.

Chut!

ne le dites pas

LES LECTURES
POUR TOUS
préparent d'extraordinaires
SURPRISES
qui en feront avant peu
LA REVUE NOUVELLE
qu'il faut à
LA FRANCE NOUVELLE

COMMENT ?
vous le saurez
BIENTOT

LIBRAIRIE HACHETTE

Ceinture Anatomique pour Hommes du Dr NAMY

Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à "prendre du ventre", ainsi qu'aux officiers, aviateurs, sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pékiné, *filécru*, similisé, gommes tressées et azurées. Haut-devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 95 cm.) ... ... **35 fr.**

Modèle B. En tissu élastique ajouré à "Damiers" spécial contre l'obésité, *filécru*, gommes tressées et azurées. Haut. devant 22 cm. (Tailles au-dessous de 105 cm.) ... ... **40 fr.**

(Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.)

Expédition franco France et Étranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées à :

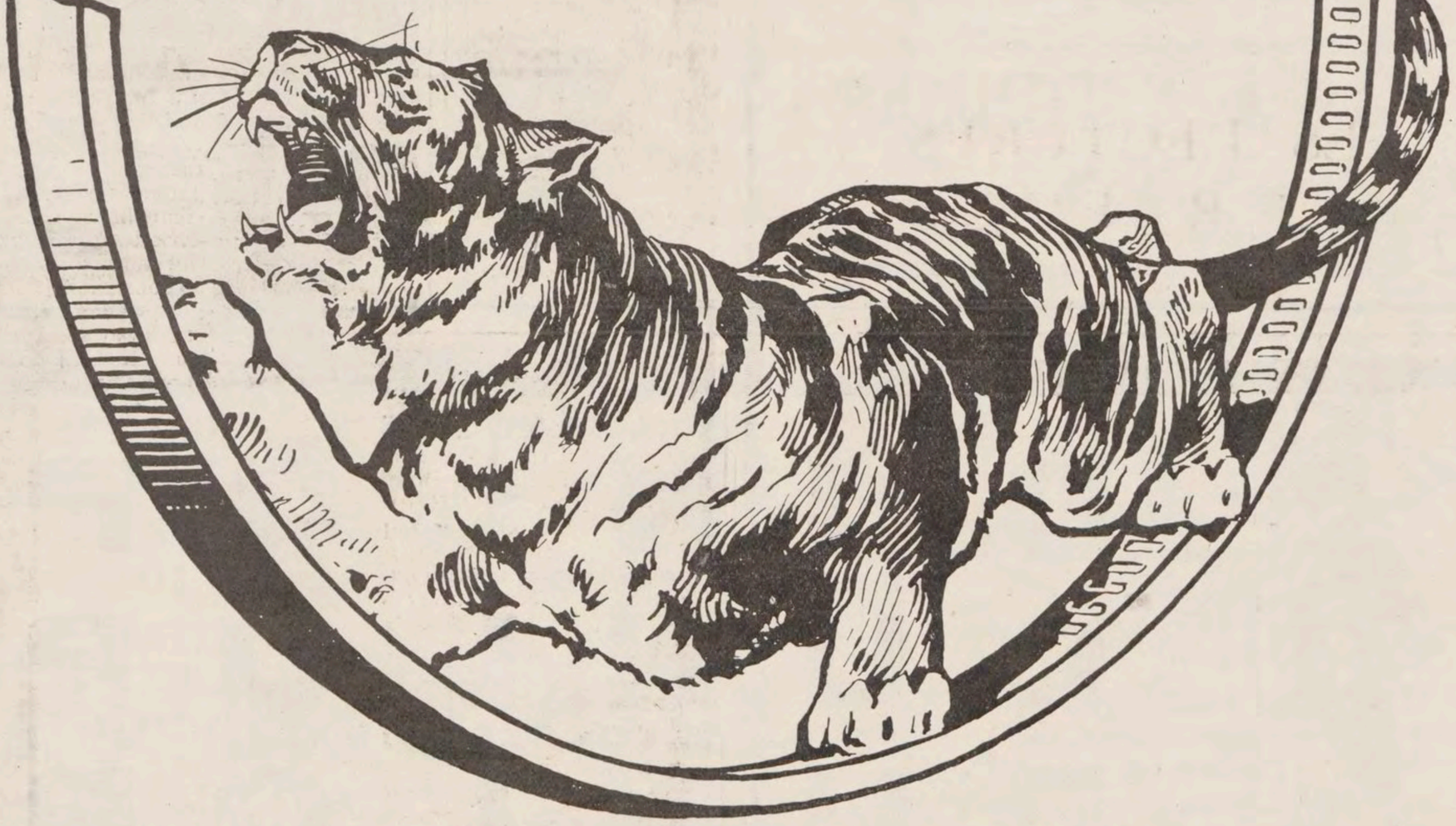
MM. BOS & PUEL FABRICANTS BREVETÉS
234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette)
Métro : Louis-Blanc.

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la « Ceinture du Dr Namy », adressée gratuitement sur demande.

LE SEGMENT MONOPOLE

Supérieur à tous

RÉSISTANCE & SOUPLESSE



26, Rue du Pont
NEUILLY s/SEINE
TÉLÉPHONE 10-61

ACCUMULATEURS DININ

DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE
DES AUTOMOBILES
et TOUTES APPLICATIONS

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES

Anciens Établissements ALFRED DININ

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs

USINES ET BUREAUX
18, Route de Cherbourg
NANTERRE (Seine)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 95-53 —

MAISON DE VENTE
49, Rue St-Ferdinand
PARIS (XVII^e^)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 29-14 —

Nos MANTEAUX IMPERMÉABLES

en gabardine ou en tissus caoutchoutés sont coupés et confectionnés spécialement pour nous en Angleterre.

Manteau raglan en gabardine kaki, doublé entièrement en tartan imperméable. . . **190 fr.**

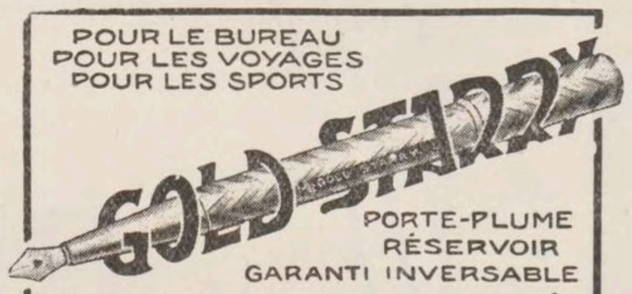
A. A. TUNMER & Co

BORDEAUX, 16, rue Sainte-Catherine.
PARIS, 1, place Saint-Augustin. :: ::

:-: *CATALOGUE SPÉCIAL ADRESSÉ FRANCO* :-:

Manteau en gabardine kaki, col transformable, doublé mi-corps. **190 fr.**

POUR LE BUREAU
POUR LES VOYAGES
POUR LES SPORTS



PORTE-PLUME
RÉSERVOIR
GARANTI INVERSABLE

Dans toutes les bonnes Papeteries depuis.. 17f50
VENTE EN GROS
MAURICE JANDELLE-105bis Rue DAREAU, PARIS. *Tel Gob 3675*

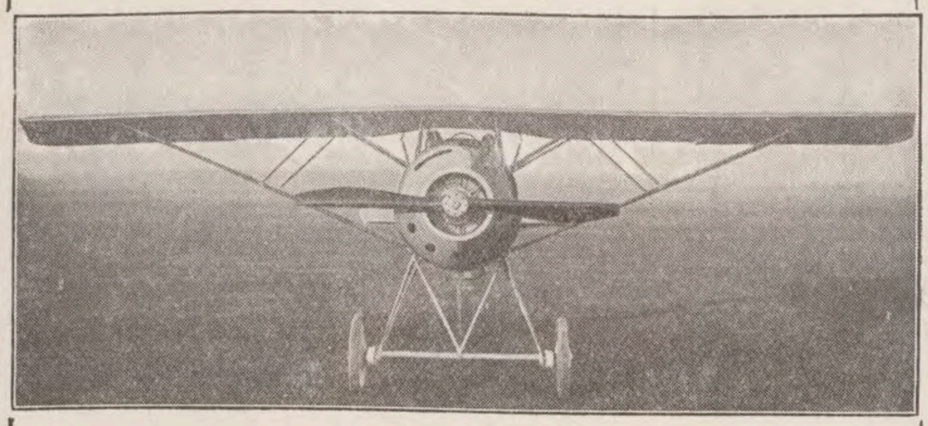
ARTICLES POUR TOUS SPORTS
ROYAL SPORT

FABRICANTS SPÉCIALISTES
8, RUE MONTYON
MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS
IXe Arrt PARIS
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO SUR DEMANDE

PNEUS AUTOS
DUNLOP
PNEUS MOTOS et VÉLOS
DUNLOP
BANDAGES PLEINS
DUNLOP
la plus grande production de **Bandages pleins en EUROPE**
DUNLOP

Fondateur de l'industrie du Pneumatique. -:- *4, Rue du Colonel-Moll, PARIS*

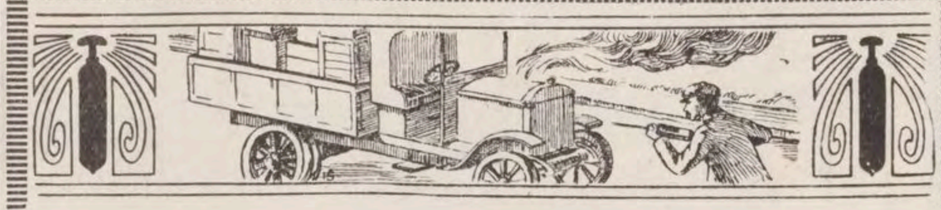
"Aéroplanes Morane-Saulnier"



Société Anonyme de
Constructions Aéronautiques

3, RUE VOLTA

PUTEAUX (Seine)



Pyrene
MARQUE DÉPOSÉE

L'EXTINCTEUR

Qui a fait ses preuves

Sur les Tanks
Sur les Camions
Sur les Voitures de tourisme
Sur les Tracteurs
Sur les Vedettes et Canots Automobiles

PROTÈGE DE L'INCENDIE TOUS
VÉHICULES AUTOMOBILES

Réduction des Primes d'Assurance
:: aux voitures munies du Pyrene ::

Tél. GUT. 77-04

Établ^ts PHILLIPS & PAIN,
Ingénieurs-Incendie.
1 et 3, Rue Taitbout, PARIS.

Depuis la création de notre premier Atelier,
à Lyon, en 1907

2.075.500 Voitures
Camions
Motocyclettes
Avions

munis du

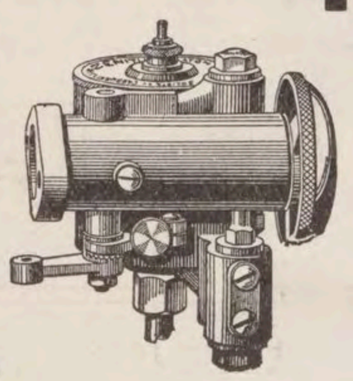
Carburateur ZÉNITH

ont été lancés dans le monde entier
équipés par nos Usines d'Europe et d'Amérique

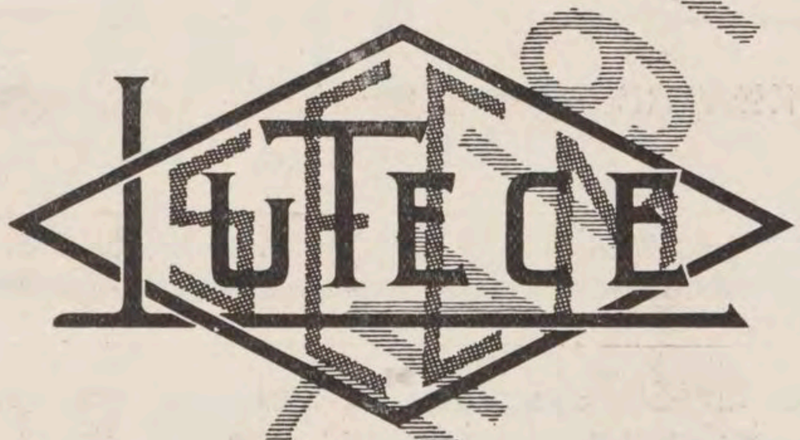
Société du Carburateur ZÉNITH

Siège social et Usines :
51, Chemin Feuillat, LYON
Maison à Paris, 15, rue du Débarcadère

Usines et Succursales :
PARIS, LYON, LONDRES, MILAN, TURIN,
BRUXELLES, GENÈVE, DÉTROIT (Mich.), NEW-YORK



Motocycles.
Side-Cars.
Remorques.



Etudiés minutieusement
Construits avec les meilleurs matériaux
Usinés avec précision
Livrés avec soin et avec goût

PAR

Société d'Emboutissage
ET DE
Constructions Mécaniques

Colombes (Seine) Tél. W. 87-47

LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE

SPORT · TOURISME · TRAVAIL

LA RÉVOLUTION

DANS L'ÉCLAIRAGE
DES BICYCLETTES
ET MOTOS PAR

L'ALTERNACYCLE L.R

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE LE PLUS PUISSANT
LE SEUL APPAREIL ÉLECTRIQUE
MARCHANT VÉRITABLEMENT
A DÉBIT CONSTANT QUELLE QUE SOIT LA VITESSE

APPAREIL
AVEC LANTERNE
55 fr.

LE PROBLÈME SI DÉLICAT DE L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
DES BICYCLETTES ET MOTOS EST ENFIN RÉSOLU
Grâce à "L'ALTERNACYCLE L. R." Bté S. G. D. G.

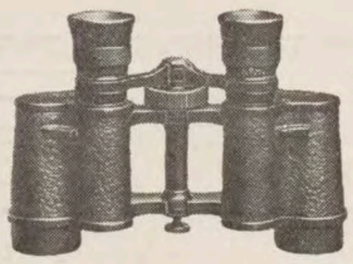
INUSABLE . INDÉRÉGLABLE.
PAS DE PILE

Établ^ts L. ROSENGART, 65, B^d Soult, PARIS

SEUL APPAREIL
NE BRULANT PAS
LES LAMPES

EN VENTE
CHEZ TOUS LES MARCHANDS DE CYCLES

TOURISME SPORTS



EXIGER
LA JUMELLE A PRISMES

« AFSA »

THÉÂTRE COURSES

LA PLUS LUMINEUSE

USINE et BUREAUX 21, Rue de la Fontaine-au-Roi _ PARIS. 11^e Ar^t TEL. Roquette 45-42

Sportifs !

LA MARQUE FRANÇAISE

LIP

VOUS EST INDIQUÉE

POUR SA PRÉCISION
ET SON ÉLÉGANCE

En vente chez les bons horlogers

Absorbe les chocs
Supprime les Vibrations

TIGE de SELLE ÉLASTIQUE à RESSORT

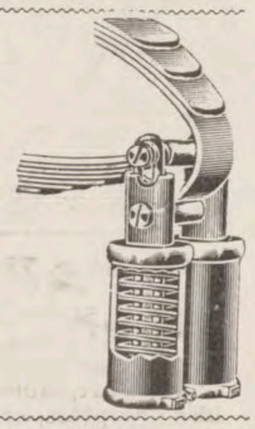
Peut se placer instantanément
sur n'importe quelle bicyclette ou motocyclette

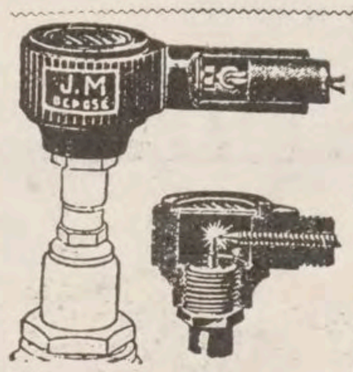
TIGE de SELLE à AIR COMPRIME

AMORTISSEURS
"J. M."

3, Boulevard de la Seine
NEUILLY-sur-SEINE

Catalogue sur demande

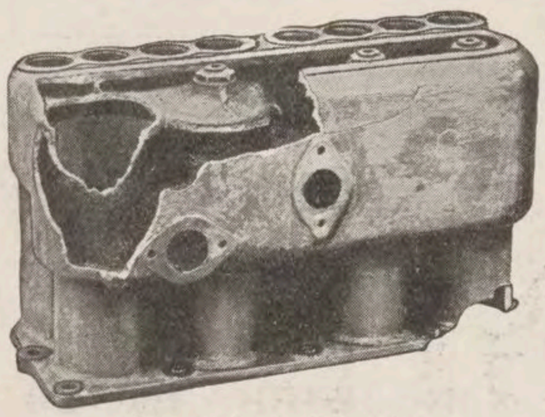




Prise de Courant
Vérificateur d'Étincelles
"J. M."
ENTIÈREMENT
EN ÉBONITE
à Pointes réglables
empêchant l'encrassement des Bougies

SOUDURE AUTOGÈNE, Garantie sur tous Métaux

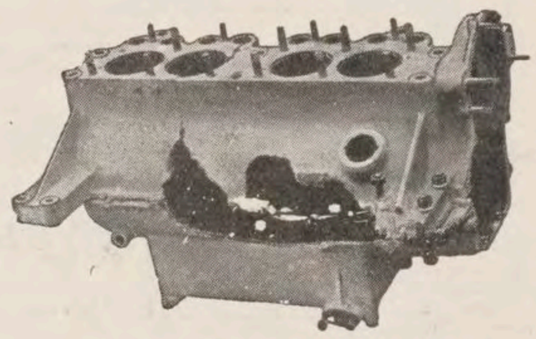
Réparations pour l'Automobile de toutes pièces cassées ou usées



Groupes de 4 cylindres fonte.

SPÉCIALISTES pour

CYLINDRES
CARTERS
VILEBREQUINS
ENGRENAGES
CHASSIS
BATIS DE MACHINES



Carter de moteur aluminium.

Victor JACQUET, 20, Boulevard de Villiers, LEVALLOIS (Seine) -:- Téléph. : LEVALLOIS 556

HUILES & GRAISSES
G.D
Employées par tous les Automobilistes

G.E. HEBERT 7, Rue GIDE LEVALLOIS-PERRET Tél: 273

Votre auto
vous
conduira
rapidement, 17
rue du Débarcadère
pour une visite aux
nouveaux Ateliers de
L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
où vous serez agréablement
surpris de voir tout ce
que l'électricité
peut ajouter de
sécurité et de
confort à
Votre auto

Des
vins vieux exquis
dans lesquels on
fait macérer
des écorces de
quinquinas
supérieurs,
voilà le
DUBONNET
Ne se vend qu'en bouteilles d'origine

Nombreux **TAPIS** Orient et autres, bas prix, carpettes, lots moquettes. **SALON** véritable Aubusson, **2.400 fr,** et salons soierie. bergères riches, **375 fr.** lustres, nombreuses paires grands rideaux, meubles, objets d'art, tableaux, pastels, etc. Offres raisonnables acceptées, cause départs. Déposés et visibles. Remises **CARDINAL, 233bis, faubourg St-Honoré (8e arr.)**

RESSORTS

POUR TOUTES INDUSTRIES, TOUTES CONSTRUCTIONS

GUILLOTTE
Impasse de la Gare et rue Poizat
LYON-VILLEURBANNE

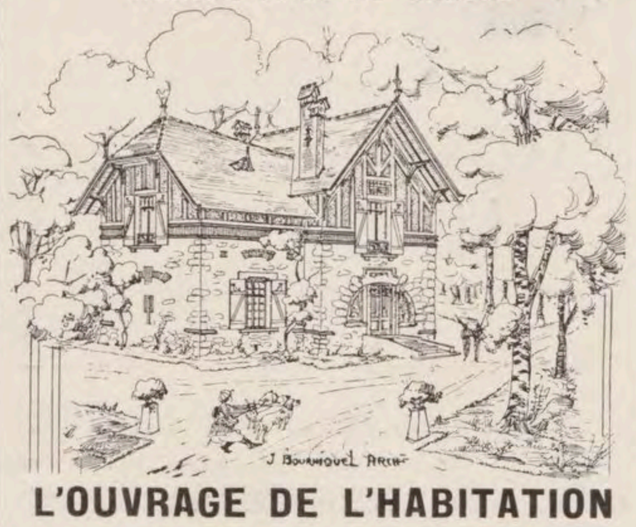
Agences à Paris, St-Etienne, Turin, Barcelone, etc.

Salon de l'Automobile : Galerie E. n° 19

POGNON
LA BOUGIE IDÉALE

H. TRENTELIVRES & Cie
FABRICANTS
35, RUE BRUNEL. — PARIS

POUR CONSTRUIRE SA MAISON
RENDEZ-VOUS DE CHASSE



L'OUVRAGE DE L'HABITATION
25, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

Permet de construire soi-même sa maison ; contient 200 études de plans, coupes, élévations avec devis de maisons exécutées dans toutes les régions de la France, expédié contre mandat-poste de 16 fr.

BARDOU, SAVARD & Cie
12, Boulevard Sébastopol, PARIS

Fabriquent en France des engins pour
Tous les **SPORTS!**

BOXE
TENNIS
ESCRIME
FOOT-BALL
ATHLÉTISME
GYMNASTIQUE
ÉDUCATION PHYSIQUE

Demandez la meilleure raquette
:: "BARSA" ::
Catalogue Franco.

PNEUS A CORDES
PALMER
(CRÉATEURS DE LA CHAPE TROIS NERVURES)
24, Boulevard de Villiers. — LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : Wagram 58-85. (A 200 mètres de la porte de Villiers - Paris) *Télégrammes : Tyricord-Levallois.*

LA MOTO A 2 TEMPS

LA MOTOSOLO

Stand **38**

Salle **S**

SALON DE L'AUTOMOBILE

Pour Renseignements : **56, rue du Faubourg Saint-Honoré, PARIS**

Pour rendre votre Chauffeur digne de votre nouvelle voiture, habillez-le

AUX MARINS

7 et 9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Les articles d'hiver sont arrivés

— Equipements complets, Leggins, Gants, Lunettes, etc. —

TOUT pour tous **SPORTS**
FOOTBALL
ALLEN
42, Rue Étienne-Marcel
Louvre 14-19
Catalogue illustré franco

Tous les articles de sports

Raquettes, ballons, extenseurs, maillots et bottines foot-ball, tous articles pour le cyclisme :: et la course à pied, etc. :

Sont vendus au détail pour le prix du gros

chez Elims Pierre 10, Faub. Montmartre PARIS — cour du journ. "l'Auto"

Tarif franco sur demande, prix spéciaux pour revendeurs.

JEUNES GENS CLASSES 20-21

réformés, personnes faibles, rendez vous forts et robustes par la nouvelle méthode de culture phys. de chambre, sans appareils, 10 minutes p[r] jour, pour créer une nation forte et saine et défendre la patrie.

Brochure contre timbres.
Prof. Wehrheim, *Le Trayas (Var)*

Chauffeurs!

la nouvelle DYNAMO B.R.C.

est simple souple pratique

Catalogue franco sur demande

Phares B.R.C.
USINES
67, B[d] de Charonne
DÉPÔT
14, rue Labie, PARIS

OBJETS D'ART · COUPES · MÉDAILLES
INSIGNES

BOUSSARD Fab[t]

ÉDITEUR des ŒUVRES de HUGUENIN

170, Rue du Temple
PARIS

Téléph. : ARCHIVES 37-21

---

assurent aux Sportsmen
LE SUCCÈS
sans fatigue

En vente Maisons Articles Sports et Cycles

Contre f[r] 50, A. CARON, Pharm., 9, pl. des Terreaux, LYON adresse franco Coffret-Echantillon des 6 Produits ARIS et Traité de Massage

---

MASSEUR DIPLOMÉ

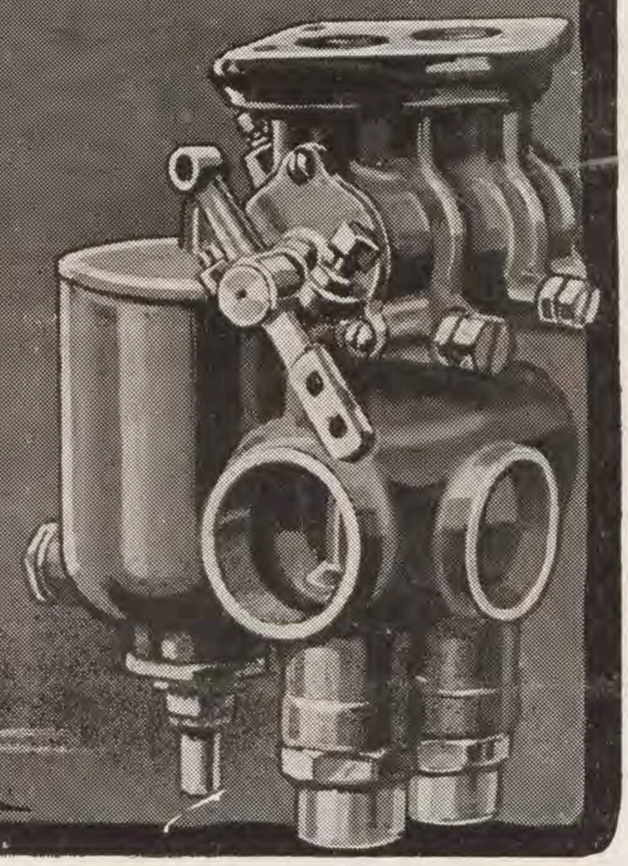
Massage for Sportsmen and Ladies. Soins d'après système naturel, aussi par correspondance.
F. ANDRÉ, Strasbourg, *32, rue Sleydan.* 1[er] étage.

Le Gérant : UNAL SERRES

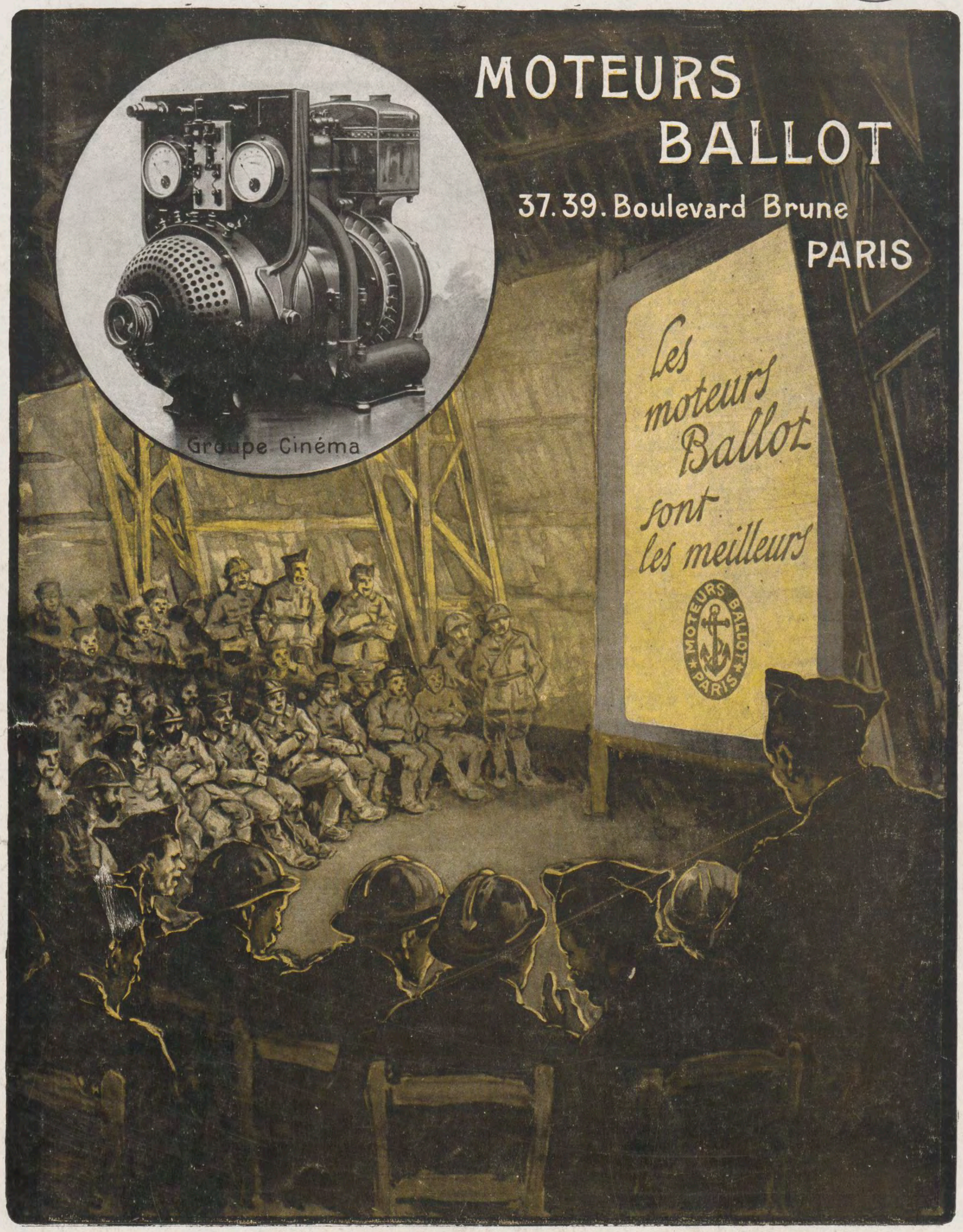
Paris. — Imp, de Vaugirard, H.-L. MOTTI, direct., 12-13, Impasse Ronsin.

Carburateur CLAUDEL

C'est encore un
Carburateur **CLAUDEL**
qui a traversé l'Atlantique
sur le Dirigeable Anglais R-34
(12.600 Kilomètres en 170 heures)



UNIVERSITES DE PARIS
B.D.I.C.



Le Gérant : UNAL SERRES

Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, directeur